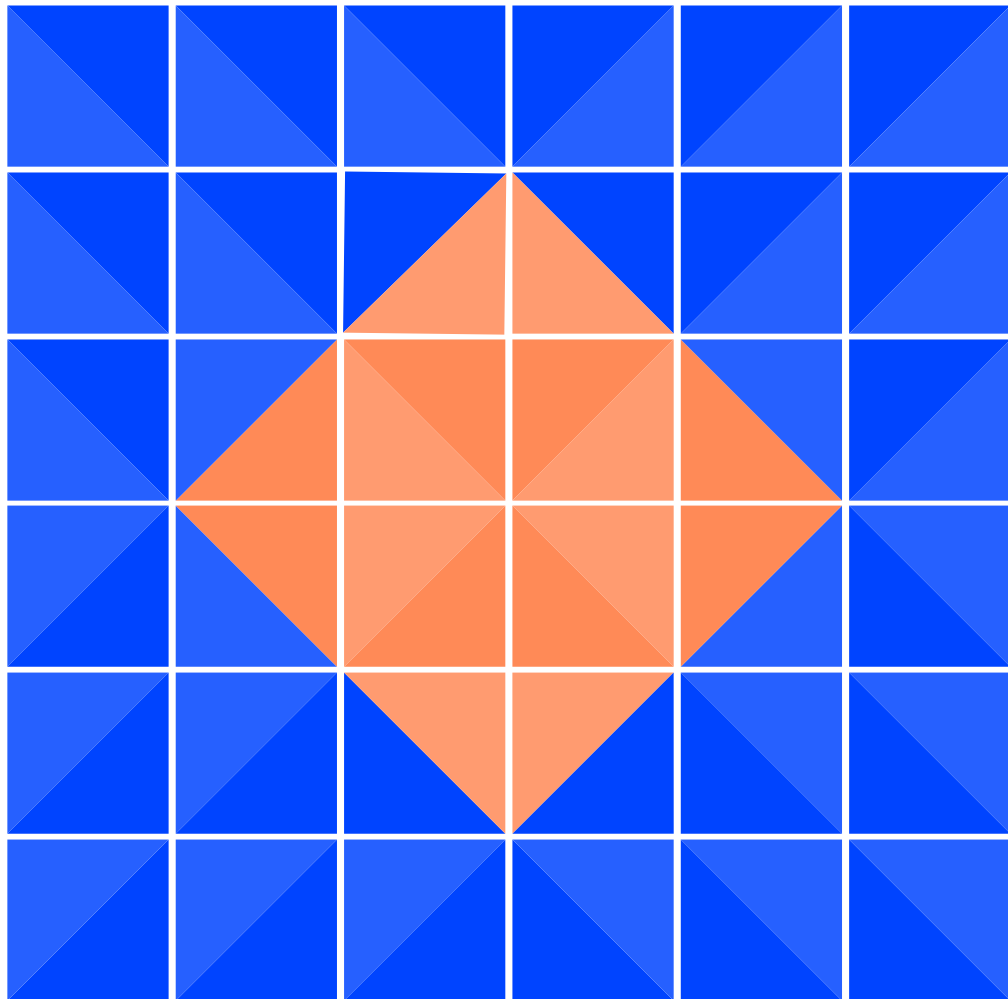




CORUÑA
> PROXIMA



TECENDO LITORAL

Investigación e diálogo
sobre o futuro da Coruña
e os seus peiraos.

Investiga- ción

TECENDO LITORAL

A investigación. Atlas do litoral; pasado e presente

1.	LIMAR	7
2.	ONDE MIRARNOS	11
2.1.	TRANSFORMACIÓNS DE CIDADES PORTUARIAS	12
2.1.1.	AS OPERACIÓNS DE TRANSFORMACIÓN	12
2.1.2.	CRITERIOS DE SELECCIÓN	14
2.1.2.1.	AS TRANSFORMACIÓNS ANALIZADAS	16
2.1.2.2.	AS TRANSFORMACIÓNS CONVIDADAS AO FORO TECENDO LITORAL	16
2.1.3.	DIAGNOSE DOS ESTUDOS DE CASO	18
2.1.3.1.	OS CASOS ANALIZADOS	18
2.1.3.2.	APLICABILIDADE DOS CASOS PRESENTADOS NO FORO	40
2.1.4.	PRÁCTICAS RELEVANTES PARA OS FUTUROS USOS DO BORDO LITORAL	44
2.2.	UNHA MIRADA AO SECTOR PRODUTIVO	46
2.2.1.	DESCRICIÓN DO PROCESO	46
2.2.2.	ANÁLISE DA ÁREA PARA NOVOS USOS	47
2.2.2.1.	SITUACIÓN DA CORUÑA E DA SÚA ÁREA DE INFLUENCIA	48
2.2.2.2.	VALORES XEOESPACIAIS DA ÁREA DE ESTUDO EN RELACIÓN Á CAPACIDADE DE ACOLLER USOS PRODUTIVOS	52
2.2.2.3.	ESTUDO DOUTROS PROCESOS DE REXENERACIÓN DE ESPAZOS PRODUTIVOS EN ENTORNOS URBANOS	53
2.2.2.4.	OPORTUNIDADES PARA NOVOS USOS	58
2.2.3.	CONCLUSIÓNS	64
2.2.3.1.	O MANTEMENTO E REFORZO DOS ACTIVOS EXISTENTES	64
3.	RECOÑECENDO O LITORAL	67
3.1.	FALANDO DO LITORAL	68
3.1.1.	CRITERIOS PARA DEFINIR COMO E CON QUEN FALAR DO LITORAL	68
3.1.2.	ESPAZOS PARA A CONVERSA CON AXENTES	69
3.1.2.1.	ENTREVISTAS CUALITATIVAS E CONVERSAS	69
3.1.2.2.	GRUPOS DE DISCUSIÓN	69
3.1.2.3.	XUNTANZA INFORMATIVA	71
3.1.2.4.	DATOS DE PARTICIPACIÓN	71
3.1.3.	ANÁLISE DA PARTICIPACIÓN E PRINCIPAIS IDEAS	72
3.1.3.1.	FALANDO DE MEMORIA E IMPACTO SOCIAL DAS TRANSFORMACIÓNS	73
3.1.3.2.	FALANDO DO TERRITORIO	75
3.1.3.3.	FALANDO DE SUSTENTABILIDADE	77
3.1.3.4.	FALANDO DE ECONOMÍA AZUL E USOS	78
3.1.3.5.	FALANDO DE XESTIÓN E TITULARIDADE DOS TERREOS	81
3.2.	ATLAS E CONTEXTUALIZACIÓN	82
3.2.1.	ENCADRE NORMATIVO	82
3.2.1.1.	LEXISLACIÓN DE REFERENCIA	83
3.2.1.2.	DOCUMENTOS ESTRATÉXICOS	84
3.2.1.3.	DOCUMENTOS NORMATIVOS	87
3.2.1.4.	RESUMO CRONOLÓXICO. LIÑA DO TEMPO	102
3.2.2.	ENCADRE TERRITORIAL	110
3.2.2.1.	MARCOS XEOGRÁFICOS DE REFERENCIA	110
3.2.2.2.	AS INFRAESTRUTURAS DA COMUNICACIÓN	115

3.2.2.3.AS ÁREAS NATURAIS E ZONAS VERDES	118
3.2.2.4.AS DOTACIÓNS	122
3.2.3.ENCADRE HISTÓRICO	124
3.2.3.1.A CORUÑA E O MAR. A CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DA PAISAXE URBANO-MARÍTIMA.....	124
3.2.3.2.A EVOLUCIÓN DA RELACIÓN PORTO - CIDADE	140
3.2.4.APROXIMACIÓN AOS TERREOS PORTUARIOS.....	147
3.2.4.1.A CORUÑA E O PORTO. A CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DA PAISAXE PORTUARIA	148
3.2.4.2.OS VALORES PATRIMONIAIS DA PAISAXE PORTUARIA. DIAGNOSE.....	165
3.2.4.3.ACTIVIDADE PRODUTIVA HOXE.....	180
4. PRIMEIRAS CONCLUSIÓNS	187
4.1.REPROGRAMACIÓN SECUENCIAL	188
4.1.1..DE COMO AFRONTAR O RETO DA TRANSFORMACIÓN	188
4.1.1.1.AS VISIÓNS.....	188
4.1.1.2.A LECTURA ESCALAR E A DEFINICIÓN DO ÁMBITO.....	190
4.1.2.FIXOS E FLUXOS. CERTEZAS E INCERTEZAS COMO PUNTO DE PARTIDA	194
4.1.2.1.CERTEZAS.CONSENSOS SOBRE O QUE DEBEMOS SER	194
4.1.2.2.INCERTEZA. TEMÁTICAS QUE PRECISAN DE MAIOR DIÁLOGO E INVESTIGACIÓN	196
4.1.3.FITAS PARA TECER O LITORAL. AS LIÑAS PROGRAMÁTICAS	197
4.1.3.1.PORTO EN REDE MARÍTIMA. MOTOR DA REXIÓN ÁRTABRA	197
4.1.3.2.PORTO COMO MOTOR ECONÓMICO	198
4.1.3.3.PORTO EN REDE INTERIOR.....	199
4.1.3.4.PORTO COMO CONECTOR	200
4.1.3.5.PORTO COMO FRONTE LITORAL.....	204
4.1.3.6.PORTO E IDENTIDADE MARÍTIMA. PAISAXE E PATRIMONIO	204
4.1.3.7.PORTO MOSAICO COMO ELEMENTO METABÓLICO	207
4.1.3.8.PORTO COLECTIVO DE CREACIÓN CONXUNTA	208
4.2.A VOCACIÓN DOS ESPAZOS	210
4.2.1.A DEFINICIÓN DO ESPAZO PÚBLICO	210
4.2.2.A DEFINICIÓN DOS PEIRAO EN CANTO A SÚA VOCACIÓN.....	212
4.2.2.1.BATERÍA E CALVO SOTELO	212
4.2.2.2.PEIRAO LINARES RIVAS, PEIRAO DA PALLOZA, PEIRAO DO LESTE.....	213
4.2.2.3.PEIRAO DO CENTENARIO	214
4.2.2.4.PEIRAO DE SAN DIEGO E PORTO PETROLEIRO	214
4.2.2.5.O TRAMO OZA - PASAXE	214
4.2.3.POSIBILIDADES DE IMPLANTACIÓN.....	215
4.2.3.1.AS COMPOÑENTES COMÚNS	216
5. FORO CIDADÁ.....	219
5.1.O FORO	222
5.1.1.INTRODUCCIÓN E OBXECTIVOS	222
5.1.2.CONTEXTO, ENFOQUE E DESCRICIÓN METODOLÓXICA.....	222
5.2.PROGRAMA	224
5.2.1.DÍA 1, VENRES 27/04	224
5.2.2.DÍA 2, SÁBADO 28/04	226
5.2.3.DÍA 3, DOMINGO 29/04.	227

5.3.CONTIDOS	228
5.3.1.O FUTURO DO LITORAL A DEBATE	228
5.3.2.A CORUÑA E O MAR: IDENTIDADE E VONTADE	229
5.3.3.A TRANSFORMACIÓN DOS PEIRAOS COMO OPORTUNIDADE. BASES PARA A REFLEXIÓN. UNHA OPORTUNIDADE PARA O TERRITORIO	230
5.3.4.A TRANSFORMACIÓN DOS PEIRAOS COMO OPORTUNIDADE. BASES PARA A REFLEXIÓN. UNHA OPORTUNIDADE PARA A ECONOMÍA: O MAR COMO MOTOR ECONÓMICO DA CORUÑA.....	231
5.3.5.UNHA MIRADA POLIÉDRICA PARA A XESTIÓN DO TERRITORIO LITORAL DA CORUÑA. PRESENTACIÓN DAS CATRO EXPERIENCIAS A DEBATE.....	232
5.3.6.TITULARIDADE E XESTIÓN DOS TERREOS PORTUARIOS.....	233
5.4.PARTICIPACIÓN.....	234
5.4.1.ACHEGAS NOS DEBATES	234
5.4.2.UN PORTO CON MEMORIA(S)	235
5.4.3.O PORTO QUE QUEREMOS	236
5.4.3.1.OBXECTIVOS E DESENVOLVEMENTO	236
5.4.3.2.CLIMA E IDEAS PRINCIPAIS.....	237
5.4.4.ALMOZZO WORKSHOP	240
5.4.4.1.OBXECTIVO, DESENVOLVEMENTO E PARTICIPANTES	240
5.4.4.2.PUNTO DE PARTIDA.....	241
5.4.4.3.CONCLUSIÓNS	242
6. DOCUMENTO EXECUTIVO	247
6.1.CONCLUSIÓNS DO PROCESO	249
6.1.1.A REVISIÓN DO MODELO	249
6.1.2.AS BASES PROGRAMÁTICAS	250
6.1.3.RECOMENDACIÓNS OPERATIVAS	250
6.2.ESTRATEGIA PROGRAMÁTICA.....	256
6.2.1.A CARTA LITORAL OU ESTRATEGIA A LONGO PRAZO	256
6.2.2.O URBANISMO ADAPTATIVO OU PROGRAMAS A MEDIO PRAZO	256
6.2.3.A VISIÓN TÁCTICA OU ACCIÓNS PIONEIRAS	257

1. LINEAR

Estes traballos responden á realización da licitación promovida polo Concello da Coruña, en concreto dende as Concellarías de Rexeneración Urbana e Dereito á Vivenda e Participación e Innovación Democrática, co gallo de dar respostas ás interrogantes que se abren sobre o futuro dos peiraos do Porto Interior. Impulsan este proceso baixo o título: [Deseño do proceso de investigación, análise e proposta de usos para o Bordo Litoral da Coruña](#) e co convencemento de que os terreos portuarios son parte inseparable da cidade e como tal deben integrarse nas dinámicas de transformacións urbanas que caracterizan os procesos urbanísticos promovidos no contexto municipal: reflexión, diálogo e execución consensuada.

Co traslado de parte das actividades comerciais portuarias ao Porto Exterior a Punta Langosteira, ábrase unha gran oportunidade de cara á necesaria renovación do bordo interior marítimo da cidade, actualmente rexido polo establecido no Plan Xeral polos Plans Especiais de Transformación PET Q23 Batería e Calvo-Sotelo e PET Q26 San Diego, que recolle en canto ao proceso de transformación e ordenación urbanística o acordado no *"Convenio para la Reordenación Urbanística de determinados terrenos del actual Puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la Estructura Urbanística de la Ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira"*, asinado no ano 2004.

A renovación urbana destes terreos debe atender a un modelo de cidade baseado na calidade ambiental, conservación do patrimonio e a paisaxe, así como o equilibrio, dos usos produtivos, residenciais e terciarios sustentables e resilientes, polo que se fai necesaria a revisión modelo vixente para a súa adaptación aos paradigmas do urbanismo actual. Modelo que ao mesmo tempo xurda dunha construción colectiva dende o conxunto das administracións, colectivos, institucións, empresas, e cidadanía en xeral.

Baixo estas premisas realízase a [investigación Tecendo Litoral](#), unha investigación que se basea en dous alicerces fundamentais a investigación de **fontes documentais**, e a investigación baseada nas **fontes orais**, que contou como primeira fita de posta en común no [Foro Cidadán Tecendo Litoral](#), estruturándose o conxunto dos traballos do seguinte xeito:

> Onde mirarnos

Transformacións de cidades portuarias. Unha revisión documental ao longo de diferentes experiencias de transformacións de frontes litorais e estratexias de renovación urbana noutras cidades costeiras.

Unha mirada ao sector produtivo. Proxectos inspiradores en canto á integración da sustentabilidade e da innovación social nas súas transformacións de áreas urbanas degradadas ou na reformulación de espazos produtivos.

> Recoñecendo o litoral

Que fai unha radiografía á realidade portuaria no seu contexto metropolitano e rexional dende:

Falando do litoral. A través de conversas, entrevistas e grupos de discusión, cunha boa parte de axentes relacionados dun xeito ou outro co proceso.

Atlas e contextualización. Unha lectura atenta ao marco normativo, territorial e histórico a diferentes escalas, onde se puxo o foco en comezar a reflexión cunha mirada ampla que localice os terreos a debate e á cidade no seu contexto territorial e social, mais alá do encadre municipal.

> Primeiras conclusións

A partires da diagnose anterior bosquécense o que poden ser as primeiras fitas para tecer o litoral, que serán compartidas e avaliadas no Foro Cidadán Tecendo Litoral.

> Foro cidadán Tecendo Litoral

Espazo aberto, onde se comparten as primeiras conclusións da investigación e se recollen visións de diferentes persoas e entidades en relación a diferentes eixos temáticos.

O Foro, é así mesmo un espazo onde compartir impresións, falar de necesidades e afondar en solucións, nos espazos de creación colectiva e nos espazos informais.

> O documento executivo

No que se concretan os elementos salientables do proceso completo da investigación e o foro, ten por tanto, a vocación de ser o primeiro paso, o **xerme que dea comezo ao proceso de transformación** dos terreos, a partir do cal comezar o diálogo entre institucións, de comezar a tecer alianzas e formular as verdadeiras liñas estratéxicas.

A construción do proceso formulouse dende **catro eixos temáticos**, que de xeito transversal acompañaron a totalidade dos traballos:

> Identidade, paisaxe e patrimonio

Dende a comprensión de que A Coruña ten a súa orixe e razón de ser no mar e no seu porto, que é unha cidade portuaria e como tal esta infraestrutura xogou un papel fundamental no seu desenvolvemento, este eixo de traballo ten como obxectivo xeral recoñecer a identidade marítima e portuaria da cidade de A Coruña, co fin de obter unhas claves que permitan orientar as actuacións urbanísticas propostas de cara a súa integración e valorización. Reforzar a vinculación da cidade co mar

Profundar nesta liña de traballo parte da convicción de que a conservación, recuperación e potenciación dos valores patrimoniais da paisaxe marítimo-portuaria, - nos que se concreta esa identidade -, é un obxectivo fundamental para acadar un espazo urbano de calidade e contribuír a un desenvolvemento territorial sostible

Entendendo a realidade do lugar, dende o recoñecemento da súa historia e das memorias e vivencias asociadas, contribúese ao éxito e sustentabilidade das intervencións urbanísticas, na medida en que favorece a apropiación cidadá do espazo, pero tamén a vinculación da poboación co territorio, e consecuentemente o reforzo do sentimento de pertenza e á cohesión social.

É por tanto a través da inclusión da identidade marítima e esencia mariñeira da cidade nos futuros proxectos de reordenación e urbanización do espazo portuario que se pode avanzar neste camiño.

> Territorio, urbanismo e mobilidade

Dende o punto de vista urbanístico, a integración desta área co resto da cidade, entendendo este espazo tamén como oportunidade para resolver os seus déficits actuais e planear melloras para os diferentes barrios. No tocante á mobilidade, a posibilidade que supoñen os novos terreos e infraestruturas para a consecución dunha mobilidade a múltiples niveis e escalas. No eido territorial o desafío que supoñen estes terreos para a integración de Coruña na Rexión Urbana.

> Sustentabilidade

Este eixo busca a recuperación e mellora das áreas degradadas que permitan mellorar a calidade de vida da cidadanía e da propia imaxe urbana integrándose na nova infraestrutura verde metropolitana.

Así mesmo quere permitir incorporar á cidade central da Coruña dentro do espazo da Reserva da Biosfera que a circunda, de xeito que se establezan relacións de complementariedade entre ambas.

> Motor económico

O proceso parte así mesmo dunha serie de principios inspiradores:

- A consideración da importancia da conservación da actividade produtiva para as economías urbanas, que se ten incrementado por mor da crise financeira, da burbulla inmobiliaria e da ameaza do cambio climático.
- A atención sobre o espazo produtivo existente e a contención da súa expansión: non crear máis espazo produtivo mentres o existente non esgote as súas posibilidades.
- A conservación dos terreos portuarios como espazos produtivos e a reutilización paulatina destes solos localizados en sectores moi próximos á cidade central aptos para acoller novas funcións e xerar novos usos e empregos.

2.ONDE MIRARNOS

Referencias para comenzar a investigar

2.1.TRANSFORMACIÓN DE CIDADES PORTUARIAS

2.1.1.As operacións de transformación

As transformacións contemporáneas dos espazos portuarios comezaron en determinados proxectos pioneiros nos anos 70 do século XX consolidándose durante a década das 80. Nas décadas posteriores un importante número de cidades comezaron a cuestionar a súa relación coa liña costeira en xeral e co seu porto en particular por mor dos importantes cambios socioeconómicos acontecidos nas cidades e no sistema industrial e produtivo. Deste xeito hoxe podemos estudar unha importante casuística de exemplos dos que tomar nota e avaliar os seus resultados.

Son múltiples e moi diversas as operacións levadas a cabo nas diferentes áreas urbanas para a recuperación dos seus espazos portuarios e numerosas as súas motivacións, que a miúdo non dan resposta a unha única causa: debido á súa obsolescencia, o seu abandono, ligado a procesos de mellora ambiental ou a cambios económicos e sociais.

Dentro do marco estatal e internacional as traxectorias seguidas nestas rehabilitacións teñen sido moi diversas, se ben se ten dado unha evolución das mesmas en función da realidade económica do momento e do lugar.

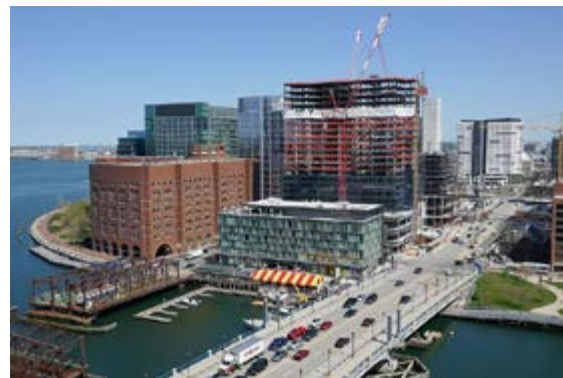
Neste sentido, **un primeiro grupo de operacións** incidiron na recuperación das fronteiras marítimas a través da flexibilización da normativa urbanística para facer posible a transformación do solo, reclasificándoo en solo residencial de alta densidade, aproveitando a grande demanda de vivendas e oficinas nun momento socioeconómico concreto no que estas operacións xeraban altas rendas. Creando así novos espazos residenciais centrais dentro das áreas metropolitanas. Estes desenvolvementos foron un marco de resposta que comezou nas primeiras accións dos anos 70 especialmente no continente americano. Posúen elementos positivos derivados da creación de espazo público á beira do mar pero atribúenselles outros aspectos moi discutidos sobre a noción do que supón o "éxito" destas operacións por mor das súas repercusións derivadas: o aburguesamento ou xentrificación de moitas destas áreas, a museificación e turistificación ou a desvinculación coa identidade local.

Os procesos analizados son moi diferentes entre si, derivados das tradicións lexislativas e das particularidades consuetudinarias locais, do tipo de xestión elixida e polo balance de funcións asumidas pola administración pública e polos organismos privados. Mostran non obstante determinadas tendencias relativas ao grupo:

- Canto mais presente en todo o proceso estea a supervisión da administración pública, maior é a integración entre o porto, a cidade e a auga, mellorando as súas sinerxías e relacións cando algúns dos diversos niveis administración supervisou o proceso ata o final.
- Cando a comunidade local ten constituído grupos de acción e procesos de participación activa, en xeral ten acadado unha maior defensa do patrimonio e do medio ambiente, desviando as accións que respondían unicamente a intereses inmobiliarios, como o acceso libre ao espazo público fronte a apropiación privada e sobre a conservación da propia identidade local.



Baltimore Inner Harbour (baltimore.org)



South Boston (wikipedia.org)



Toronto don river (wikipedia.org)



Puerto Madero (www.buenosairesfreewalks.com)



Hamburgo (www.hafencity.com)



Barcelona (meet.barcelona.cat)



Bilbao (www.museoalde.com)



Vigo (www.auditoriomardevigo.com)



Avilés (www.e-architect.co.uk)

- Agás nalgúns casos de longa tradición en vivenda social, unicamente nos casos nos que houbo unha comunidade local organizada e participación continua conseguiuase vivenda accesible a moitos grupos sociais

Neste sentido podemos sinalar **Inner Harbour en Baltimore, EUA** e **Valparaíso Ciuda-Puerto en Chile** como exemplos de museificación e falta de identidade do centro urbano malia que os seus resultados económicos poidan ser considerados a priori exemplos exitosos; **South Boston waterfront en Boston, EUA**, como exemplo que aínda que comezou cunha importante participación pública esta foi obviada na fase de definición do proceso, polo que finalmente o proxecto non acadou un acceso á vivenda homoxénea e houbo unha importante privatización do espazo que non estaba prevista nas fases iniciais; a renovación do **rio Don en Toronto** como exemplo de como a organización da comunidade local impulsou a recuperación ambiental dunha fronte fluvial, **Puerto Madero en Buenos Aires** e Área central en Rosario ambas en Argentina; **Malecón 2000 en Ecuador** ou **Canary Wharf en Londres** como procesos onde a falla de presenza da administración ou a derivación do planeamento a operadores privados deu lugar a fortes desigualdades sociais; e finalmente **Barrio de Bercy, en París** onde a tradición en apoio a vivenda pública en Francia acadou mais dun 70% de vivenda social xunto a outros usos neste desenvolvemento.

Un segundo grupo de operacións propiciaron un enfoque mais integrado e participativo na estratexia da cidade con maior ou menor presenza de desenvolvementos inmobiliarios pero coa significativa construción de grandes equipamentos e a posta en valor do espazo público ao que darlle un carácter emblemático e converterse en sinal de identidade da cidade, incorporando así mesmo unha aposta pola conservación do patrimonio da área.

Foron alternativas que necesitaron de importantes investimentos públicos para o seu desenvolvemento inicial con operacións mundiais de grande éxito que puideron manterse no tempo. Exemplos emblemáticos foron as grandes operacións de **Barcelona, Bilbao, Hamburgo ou Amsterdam** nas que cabe destacar que aproveitaron unha situación económica global moi favorable, o que lles permitiu dispor destas grandes e necesarias inversións ou que ían asociados a outros cambios que estaban a acontecer nas cidades.

O grande éxito mediático destas operacións deu lugar a un contaxio a outras cidades medianas e pequenas. En España foron numerosas as cidades que intentaron desenvolvementos similares pero que non conseguiron desenvolver pola falta de financiamento público e a contención das inversións privadas. As que os comezaron presentan problemas de mantemento destes grandes equipamentos (Caso por exemplo de Vigo que tras o proxecto “Abrir Vigo ao mar” non conseguiu finalizar a remodelación do entorno do Auditorio do mar que presenta problemas de continuidade; tamén en Avilés co peche e reapertura do Centro Niemeyer)

2.1.2. Criterios de selección

Así, na actualidade, a aprendizaxe derivada das experiencias xa realizadas permite encarar os novos procesos de renovación urbana enmarcándoos nun contexto económico de contención nas inversións, buscando novas fórmulas de colaboración entre os diversos actores e novos mecanismos de xestión que permitan un proceso máis paulatino de cambio e centrado nas necesidades máis inmediatas fronte as experiencias anteriores.

Deste xeito para a realización desta investigación realizamos unha pesquisa de operacións de transformacións en cidades portuarias que puidera enfocar e orientar a transformación de Coruña, facendo fincapé nas operacións exitosas no seu conxunto ou con especial interese nalgún dos aspectos da operación ou do proceso, e desbotando ao mesmo tempo, aquelas nas que os resultados foron máis discutidos.

Nunha primeira análise fíxose unha procura de procesos de transformacións dos espazos portuarios segundo diferentes criterios. Son unha serie de criterios non excluíntes se non que tentan afrontar a selección baixo diferentes puntos de vista de xeito que poidan enriquecer a forma de entender estes procesos.

Un primeiro grupo de temáticas afonda sobre os procesos de xestión e do enfoque principal seleccionado, así como sobre a búsqueda dunha grande representatividade a nivel territorial:

- Cidades que se caracterizaran por ter afrontado o reto transformador a través da fórmula xurídica do creación dun consorcio.
- Cidades que realizaran a transformación mediante outro modelo de xestión pública diferente ao consorcio.
- Cidades cun sistema de xestión público-privado que dera bos resultados a nivel de mellora da cidade para as persoas e a nivel económico.
- Cidades que estableceron actuacións con criterios especializados vinculados á memoria, á súa historia e a potencialidades da cidade, en concreto: investigación e innovación en economía ligada ao mar.
- Cidades con dimensións similares en espazo litoral e/ou cidade á da Coruña.
- Buscar representatividades diferentes con cidades do ámbito estatal, europeo e internacional.
- Cidades que participen na Rede de Cidades do Arco Atlántico e URBACT.

Un segundo grupo de criterios pon a mirada sobre a propia realización dos procesos en si mesmo: perspectivas, enfoques que eran criterios principais no deseño das transformacións portuarias:

- Cidades nas que houbo unha preocupación na mellora da autoestima da cidadanía ou na participación da mesma nos procesos de decisión.
- Cidades nas que se mantiveron parte das actividades portuarias brandas en contacto directo coa cidade.
- Cidades que proxectaron nestes espazos polos tecnolóxicos ou de innovación.



- Cidades con exemplos de realización de áreas residenciais en zonas de reconversión portuarias nos que se tiveron en conta algúns criterios sociais.
- Cidades que acompañaron a rehabilitación das súas fronteiras marítimas con intervencións noutros eixos territoriais que potenciaron aos mesmos.
- Cidades nas que se apostou pola creación de espazos urbanos con gran variedade de usos misturados.
- Cidades que proxectaron principalmente usos de carácter terciario.
- Cidades que mantiveron usos produtivos en todo ou parte do espazo portuario.
- Cidades que xa remataron os procesos de transformación portuaria definidos.
- Cidades con procesos de transformación en realización.

Deste xeito conseguiuase unha preselección de 60 procesos de transformación de cidades portuarias que cumprían varios dos criterios aquí indicados e que permitiron crear un *corpus* de exemplos nacionais e internacionais realizados ao longo das diferentes décadas dos últimos 45 anos baixo unha serie de miradas diversas pero moi representativas de posibles sendas a ter en conta na toma de decisións sobre o proceso litoral da Coruña.



Portos seleccionados (elaboración propia)

2.1.2.1.As transformacións analizadas

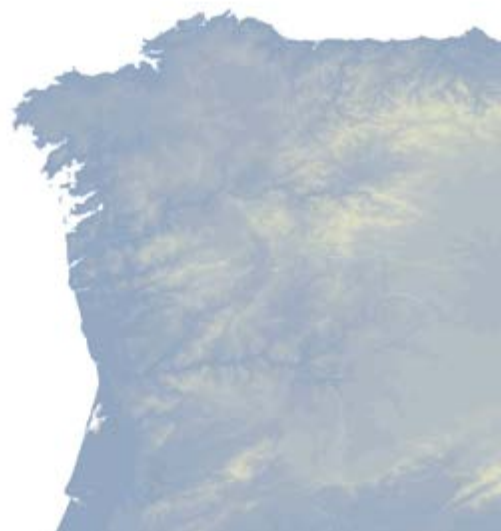
Dos 60 casos preseleccionados optouse por profundar en 9 procesos dos cales en 5 se estudaron documentalmente e mediante os contactos coas propias axencias e organismos que realizaron os proxectos. Os outros 4 exemplos foron presentados durante o foro Tecendo Litoral para a súa explicación por parte de técnicos, investigadores e políticos que estiveron implicados nos mesmos.

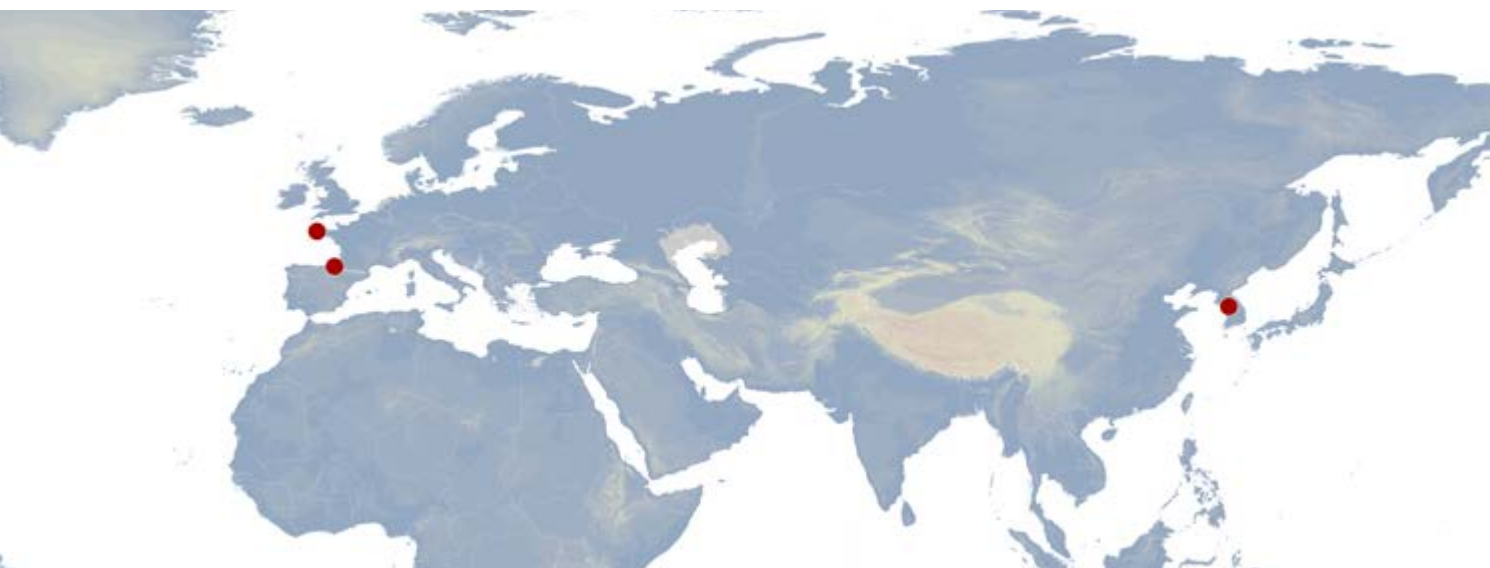
Para a súa selección tívose en conta que todos os criterios nomeados anteriormente estiveran representados polo menos dúas veces nalgún dos portos. Así mesmo cada un dos casos de transformación posuían algún criterio que se considerou particularmente interesante para tomar como unha boa práctica para aplicar ao caso coruñés. Os 9 exemplos seleccionados foron:

1. **Vancouver Grandville Island, Canada.** Destacouse neste caso o mantemento e potenciación da identidade marítima do lugar a través da conservación do patrimonio industrial portuario para novos usos produtivos en innovación cultural e mariños cunha aposta pola economía local e polo transporte marítimo.
2. **Porto de Brest, Francia.** Destacou por ser un grande polo de investigación e innovación ligado á economía azul en enerxías renovables mariñas, mineiras, construción naval limpa, investigación mariña, seguridade marítima e turismo sustentable; cunha importante recuperación ambiental para usos civís dos espazos portuarios abandonados dentro unha ampla mirada a todo o entorno litoral.
3. **Reconversión do río Cheong Gye Cheon, Seúl.** Destacouse pola dinamización económica e mellora ambiental do tecido urbano que produciu a recuperación da fronte de auga do río Cheong Gye Cheon como infraestrutura verde e grande eixo de desenvolvemento saudable para a cidade.
4. **False Creek, Vancouver, Canada.** Destacou polo esforzo na procura dunha alta participación pública e consenso para o deseño de novos barrios con vivenda social e cooperativa que garanta unha elevada sustentabilidade grazas á súa alta densidade residencial, a variedade tipolóxica, a mixtura de usos e a creación de rúas e vías de grande actividade.
5. **Proxecto do Porto de Pasaia, País Vasco.** Destacouse pola aposta pola mellora dos barrios adxacentes con novos equipamentos públicos e novas actividades económicas así como pola reformulación do transporte público a escala metropolitano. Toda a través da conservación de usos económicos brandos no porto e a aposta polo patrimonio industrial náutico.

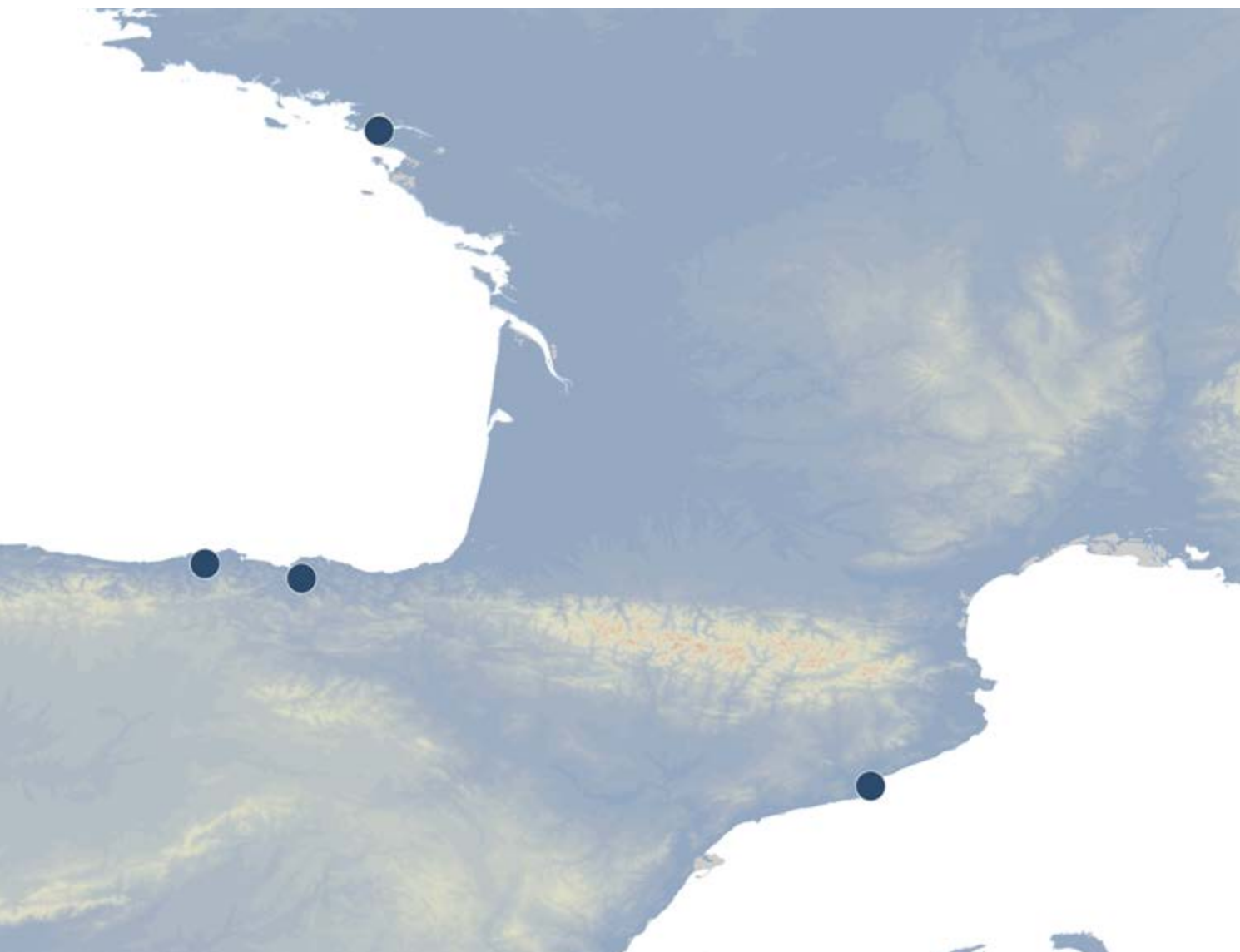
2.1.2.2.As transformacións convidadas ao Foro Tecendo Litoral

6. Porto de Barcelona
7. Reconversión de Bilbao
8. Porto de Mao, Menorca
9. Porto de Saint Nazaire, Francia





Portos seleccionados (elaboración propia)



Portos seleccionados (elaboración propia)

2.1.3.Diagnose dos estudos de caso

2.1.3.1.Os Casos Analizados

Vancouver, Granville Island

<https://granvilleisland.com/>

Identidade marítima a través da conservación do patrimonio industrial portuario para novos usos en innovación cultural e mariños. A aposta pola economía local e polo transporte marítimo.

> Descrición

Proxecto de recuperación dunha antiga área industrial que se consolidou nunha importante área cultural e comercial da área urbana cunha serie de parámetros de alta calidade ambiental. A península Granville comezou sendo unha zona pesqueira e máis tarde un área industrial manufacturera. Coa crise industrial durante os anos 60 a maioría das industrias foron deslocalizándose. A illa ficaba contaminada e realizouse un proxecto de transformación para axeitalo. Ao comezo o concello e os planificadores non estaban dacordo. Finalmente obtívose unha visión conxunta refrendada no **Granville Island Reference Document**, documento de referencia que contivo as bases programáticas e reguladoras para a illa sen establecer unha zonificación de usos ou criterios de deseño e urbanización. Os principios fundamentais do documento eran os de crear un “espazo para a xente” que recoñecese o seu pasado industrial:

- Illa de acceso público
- Os edificios existentes serán reutilizados sempre que sexa posible
- espazo será destinado para unha grande variedade de usos (comercio minorista seleccionado, artesanía, produtos marítimos e mercado público de alimentación local)

Esta normativa flexible e permisiva foi aceptada polo concello grazas o estatus da illa como propiedade federal.

Co comezo dos investimentos públicos en infraestruturas a CMHC ofertou a diferentes institucións públicas a posibilidade de instalarse na illa coa condición de respectar a identidade marítima dos edificios existentes así como controlando o tipo de usos para que harmonizasen co proxecto dun “espazo para a xente”. Posteriormente completouse cos mesmos criterios para entidades sen ánimo de lucro e privadas.

Actualmente é un dos nodos urbanos máis importantes de Vancouver caracterizado pola súa autenticidade: producións artesanais, centros educativos, galerías de arte e comerciais, restaurantes, teatros e outras atraccións públicas.



(www.pnwlifestyle.ca)



(www.atlasobscura.com)



(www.pps.org)



(www.granvilleislandworks.com)



(www.granvilleislandworks.com)

> Información de contexto

- **Superficie do porto:** 14,7Ha
- **Habitantes cidade:** 631.486 hab.
- **Superficie cidade:** 114,97 km²
- **Densidade cidade:** 5.491,18 hab/km²
- **Habitantes área metropolitana:** 2.313.328 hab. (25 municipios)
- **Superficie área metropolitana:** 2.878.52 km²
- **Inicio:** Proxecto: 1972; Traballos de construción: 1975.
Apertura: 1979 (mercado público). O proxecto continúa hoxe en día a transformarse co proxecto Granville2040 (<https://granvilleisland2040.ca/>)
- **Propiedade:** A illa é de titularidade pública do goberno federal (Canada Mortgage and Housing Corporation, CMHC) dende 1973. Anteriormente era propiedade da Autoridade Portuaria Nacional.
- **Impulsor do proxecto:** Goberno federal, Ministerio de urbanismo (CMHC)
- **Xestión:** O investimento inicial foron fondos federais, xestionados por unha comisión asesora de cinco membros que representan aos residentes e concello e cun amplo número de asesores. Para o deseño conformouse unha comisión con políticos, planificadores, artistas, arquitectos e entidades sociais da cidade.
- **Financiador:** Goberno federal (infraestruturas xerais). Sector público e privado (rehabilitación de edificios existentes)
- **Orzamento:** Entre 1972 e 1982 o goberno federal invertiu 24,7 millóns de dólares na illa dos cales 5,7 millóns foron para pagar débedas anteriores da Autoridade Portuaria.
- Finalmente o investimento directo na illa foron 19 millóns destinados a á adquisición das concesións das naves non finalizadas, rede de sumidoiros, soterramento de cableados e construción dos diques, urbanización das rúas, etc, conservándose a maioría dos edificios. O investimento non foi suficiente e debido a isto que a cementeira continúa a operar na illa.
- Dende 1983 o órgano xestor non tiña posibilidade de endebedamento e dende aquela mantense cos propios ingresos xerados na illa.

> Aspectos de interese

Territorio: Recuperación para uso público dun espazo central metropolitano e da súa fronte marítima.

Identidade: O deseño xeral do espazo configúrase no mantemento da estruturas patrimoniais industriais.

Sustentabilidade: Foi un proceso adaptativo ao longo de varios anos. A súa premisa foi a creación dun espazo para as persoas, cunha concepción *woonerf* de tráfico calmado, espazo compartido e baixos límites de velocidade e unha aposta pola mestura de usos de carácter innovativo, cultural e mariño. Diversos barcos de transporte público unen a illa con diferentes partes da área metropolitana.

Actividade económica: A principal fita do proxecto foi a construción en 1979 dun Mercado Público de produtos locais (<https://granvilleisland.com/public-market>) que se converteu nun grande foco de atracción local e turística e que se complementa con outros puntos de comercio local.

Outros usos do sector público inclúen:

- False Creek Community Centre (<http://vancouver.ca/parks-recreation-culture/false-creek-community-centre.aspx>)
- Universidade de Artes e Deseño (Emily Carr University of Art and Design, <http://www.ecuad.ca/>)
- Entidades sen ánimo de lucro:
- Arts Club Theatre (<http://artsclub.com/>)
- Entidades privadas:
- The Creekhous (<http://www.judiwildartist.com/creekhousgallery.html>)
- Granville Island Brewery (<http://www.gib.ca/>)
- Bridges Restaurant <http://www.bridgesrestaurant.com/>
- Maritime Market <http://www.maritimemarketandmarina.com/>
- Kid's Only Market <http://www.kidsmarket.ca/#welcome>
- Granville Island Hotel <http://www.granvilleislandhotel.com/>
- Artistas independentes que ocupan edificios do CMHC

Acolle en total mais de 275 negocios, emprega 2500 persoas e xera mais de 215 millón de dólares anuais.

Innovación: Granville island eríxese como un espazo en innovación cultural e creativa grazas á concentración de actividade de pequenas empresas dos sectores culturais, servizos, organizacións sen ánimo de lucro e por unha cuidadosa política de selección dos inquilinos do espazo que inclúe a prohibición de franquicias e o control das rendas en aluguer apostando polas actividades que aportan un valor engadido á illa. En 1994 creouse a Granville Island Business and Community Association (GIBCA) para promocionar proxectos comunitarios.





> Referencias

- <https://granvilleisland.com/>
- http://www.vancouverhistory.ca/archives_granville.htm
- <http://www.granvilleislandworks.com/history-of-granville-island/>
- <https://www.pps.org/article/how-granville-island-came-to-be>
- <http://thenots.com/0/>
- <https://writebrainwonders.wordpress.com/2015/06/19/granville-island-vancouver-bc/>
- <https://www.theglobeandmail.com/news/british-columbia/beloved-granville-island-a-landmark-in-transition/article22244428/>
- http://www.sonjapedersen.com/granvilleisland/bldghome_print-436.html
- <http://es.uvanu.com/granville-island/>
- <http://www.pnwllifestyle.ca/2018/02/03/granville-island/>
- <https://www.atlasobscura.com/places/giants-on-granville-island-silos>

> Pessoas e organismos contactadas para a elaboração deste estudo

- Vancouver Urban Department
- Government of Canada
- City of Vancouver
- CMHC SCHL (Canada Mortgage and Housing)
- DA Architects Planners
- Altus Group
- City Spaces (Consultoria)
- Granville Island 2040
- CMHC Granville Island Office
- Dialog
- Granville Island Trust

> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

O mantemento da identidade marítima da illa a través da recuperación das estruturas patrimoniais. Unha das principais sinais de identidade do proxecto e unha das causas do seu importante respaldo cidadá foi o de conservar e potenciar a identidade local deste enclave da cidade a través da conservación e rehabilitación das súas antigas estruturas industriais en madeira, o que lle conferiu un importante atractivo e singularidade fronte a outros espazos litorais do entorno que foron totalmente renovados. As cesións e alugueres a organismos públicos e provados sempre resaltaban a obrigabilidade da conservación das estruturas na medida do posible, sendo este un eixo principal do proxecto. O limitado da súa superficie permitiu realizar un proxecto integral e unitario.

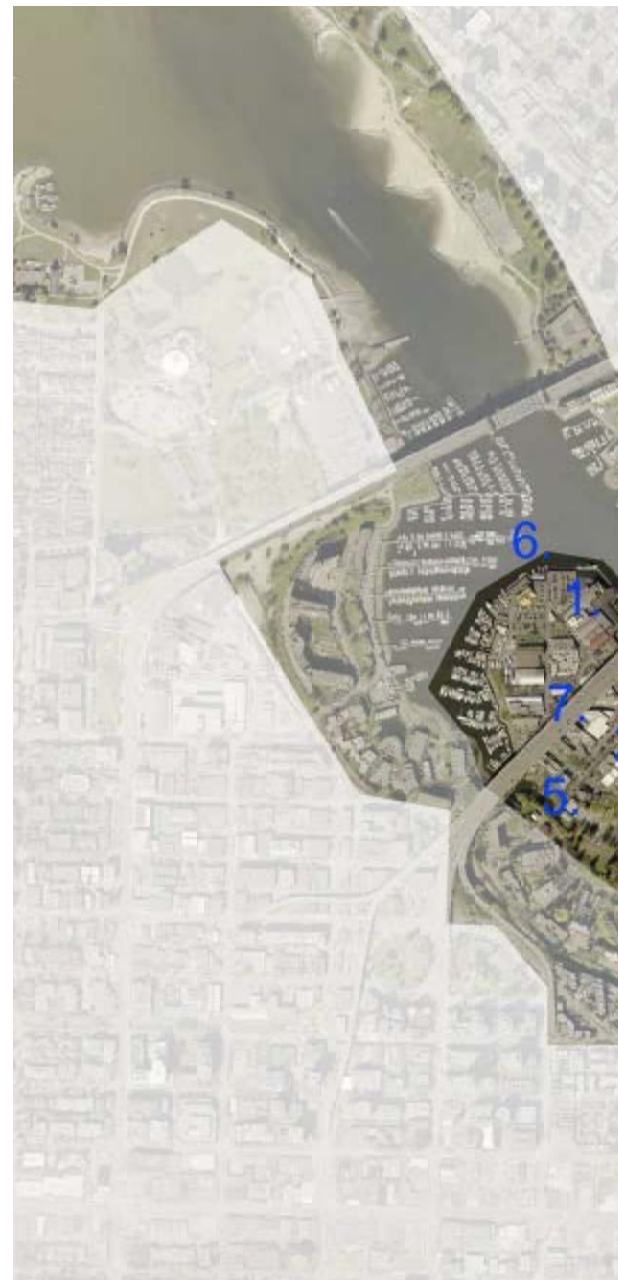
A mestura de usos: culturais, innovativos, mariños e recreativos. O espazo apostou por unha mestura de usos onde a innovación e produción cultural ten sido un dos principais estandartes: educación, artesanía, xestores culturais. Neste sentido realizouse unha invitación previa a diferentes organismos públicos e non lucrativos para que fixeran investimentos e/ou se situaran neste entorno. Xunto a eles instaláronse outros espazos recreativos e de restauración onde non están permitidas as franquicias. Para a selección de pequenas empresas que alugan os espazos realízanse seleccións onde é necesario posuír un valor engadido que aporte ao espazo. Non obstante a aposta por estes usos non impediu unha importante convivencia con usos mariños e mesmo cunha cementeira que mantén a súa concesión nestes terreos, facendo bo o principio de actuación adaptativa de cambio lento en función das posibilidades e da non necesidade de realizar *tabula rasa* cando se inicia un novo proxecto.

A implementación de servizos de transporte marítimo. Dentro da mellora do transporte público, conectouse a illa a través de varias naves de transporte marítimo para a conexión con diferentes barrios da cidade.

O deseño urbano centrado nas persoas. O deseño do espazo tiña como eixo principal as persoas, creando un espazo de convivencia peóns, bicicletas, vehículos a motor sen segregación espacial pero con prioridade peonil en todo o espazo.

A aposta pola **economía verde e local** como centro e motor do espazo. O grande equipamento deste espazo é un mercado de produtos locais que mestura venta e restauración onde as franquicias non están permitidas, sendo un lugar de enorme éxito en función do número de visitantes e mesmo turismo. O éxito do mercado permite a mellora económica de numerosos produtores locais. O mesmo acontece cun importante número de artistas e creadores que teñen os seus obradoiros neste área.

A financiamento autoxestionada e sen débeda. O espazo financiouse a partir dun único investimento inicial do estado. A partir de aquí o organismo xestor do espazo non tiña posibilidades de endebedamento, polo que ten que xestionar cautelosamente os seus investimento. Non obstante, isto non impediu manter unha importante política de contención dos alugueres para manter actividades que considera importantes para este espazo.



- VANCOUVER, Granville Island
1. Mercado público
 2. Campus universitario de diseño
 3. Zona industrial
 4. Parque
 5. Parque acuático
 6. Terminal de ferris
 7. Fábrica de cervexa
 8. Bahía False Creek



Ortofoto con ámbitos Granville(elaboración propia)

Porto De Brest, Francia

<https://www.pole-mer-bretagne-atlantique.com>

Un gran polo de investigación e innovación ligado á economía azul:

- enerxías renovables mariñas,
- mineiras,
- construción naval limpa,
- investigación mariña,
- seguridade marítima,
- turismo sustentable

Recuperación ambiental para usos civís dos espazos portuarios abandonados dentro unha ampla mirada a todo o entorno litoral.

> Descrición

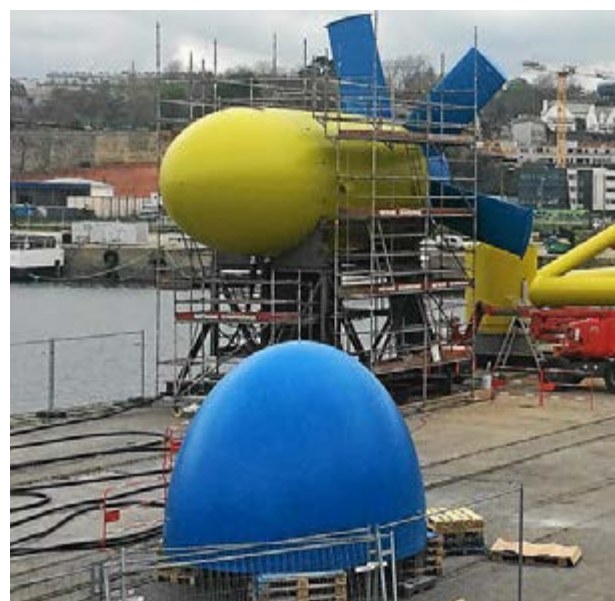
Brest é a primeira rexión en ciencias tecnolóxicas do mar concentrándose o 50% da investigación marítima francesa. O proxecto comezou en 1986, cun crecemento progresivo durante os anos 90 ata a creación no 2005 do Pole Mer – Technopole,

> Información de contexto

- **Superficie do porto:** 350Ha. (280Ha: formado polo Porto deportivo Moulin Blanc, porto deportivo Chateau, Porto urbano e Poto Comercial e industrial; 70Ha, Porto militar.) 78Ha, Technopole, fora dos terreos portuarios
- **Habitantes cidade:** 139.163 hab.
- **Superficie cidade:** 49,51 km²
- **Densidade cidade:** 2.811 hab/km²
- **Habitantes área metropolitana:** 208.497 hab. (8 municipios)
- **Superficie área metropolitana:** 218,37km²
- **Inicio:** En 1986 ponse en marcha o proxecto, 1990 - 1992 desenvóvese, 1992 - 1993 construción e inauguracións progresivas, no 2005 créase o Pole Mer (Technopole)
- **Propiedade:** Brest ten cinco portos de titularidade pública con 350Ha en total (280Ha ocupadas polos portos deportivos do Moulin Rouge e do Chateau, e polos portos urbano comercial - industrial) con 70Ha. para o porto militar). Os polos de investigación, próximos ao porto, ocupan 78Ha.(Technopole), cada cal propiedade e xestionado por unha entidade ou agrupación de entidades diferentes pero coordinadas entre si.
- **Impulsor do proxecto:** Rexion Bretagne



(www.meretmarine.com)





(edsm.univ-brest.fr)



(le telegramme)



(brest métropole aménagement)

- **Xestión:** Conseil régional de Bretagne dende 2007
- **Financiador:** Os investimentos proveñen da Rexion Bretagne (Consello Departamental de Finisterre, Brest Metropole (Área metropolitana) e a Cámara de Comercio.
- **Orzamento:** 220 millóns de euros de inversión para o mantemento da competitividade do porto e o proxecto de enerxías renovables mariñas.

> Aspectos de interese

Territorio: O proxecto implica unha lectura do territorio a grande escala, redefinindo todo o bordo litoral a través da definición das vocacións principais de cada área, dende as zonas de recuperación ambiental, de produción de enerxía ata as de usos industrial.

Sustentabilidade: Creáronse áreas - refuxio para a fauna de 2Ha e áreas húmidas e secas e estase a dragar a ría.

Actividade económica: Dos procesos levados a cabo, ou en desenvolvemento, destacan a construción da nova terminal EMR de Enerxías Marítimas Renovables e a construción do Parque Científico do Technopole, un gran motor de emprego, investigación e innovación rexional.

Innovación: Technopole é un centro de investigación de 780.000 m² en investigación e innovación moi vinculado ao mar. O seu fin é mobilizar e acompañar as innovacións dos actores industriais, científicos e académicos e dinamizar o desenvolvemento da rexión. Os seus terreos ubícanse na costa, pero non na zona portuaria. Aúna centros de excelencia de I+D+i co sector privado (88 empresas), incubadoras, universidades e administracións, institucións, talleres, laboratorios, oficinas, salas de reunións, restaurantes, hotel e residencia universitaria. Está xestionado por unha asociación pública con 6.300 postos de traballo, 2.100 estudantes e 900 investigadores destacando o Instituto Europeo do Mar e o Pole Mer de seguridade mariña, investigación en tecnoloxías náuticas, fontes enerxéticas e mineiras mariñas, recursos biolóxicos mariños, medio ambiente e urbanización do litoral e portos, infraestruturas e transportes mariños).

A nova terminal de EMR ten 40.000 m². A innovación interésase no almacenamento da enerxía e nas redes intelixentes.

No acuario Oceanópolis tamén se desenvolven traballos de investigación ligados, sobre todo, á bioloxía mariña.

> Referencias

- <http://www.brest.port.fr/fr/>
- <https://www.pole-mer-bretagne-atlantique.com>
- http://portbrest.bretagne.bzh/jcms/preprod_149418
- <https://vimeo.com/92814451>
- <http://www.tech-brest-iroise.fr/>

> Persoas e organismos contactadas para a elaboración deste estudo

- CCI (Chambre Commerce Industrie) Port de Commerce, Port de Brest
- Consulado España en Paris
- Region Bretagne
- Bretagne Developement innovation
- Conseil departamental du Finistère
- Hotel de Ville de Brest
- La maison du pecheur, Brest Terres oceannes, turístico
- Technopole de Brest
- Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest (CCIM bretagne ouest)
- Region Bretagne Developement de Brest (Britain Council)
- Oceanópolis
- Port plaisance Moulin Blanc (que ten o oceanópolis)
- Brest Metropole
- Ifremer Brest (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer)
- University Institute European De La Mer
- Pôle Mer Bretagne

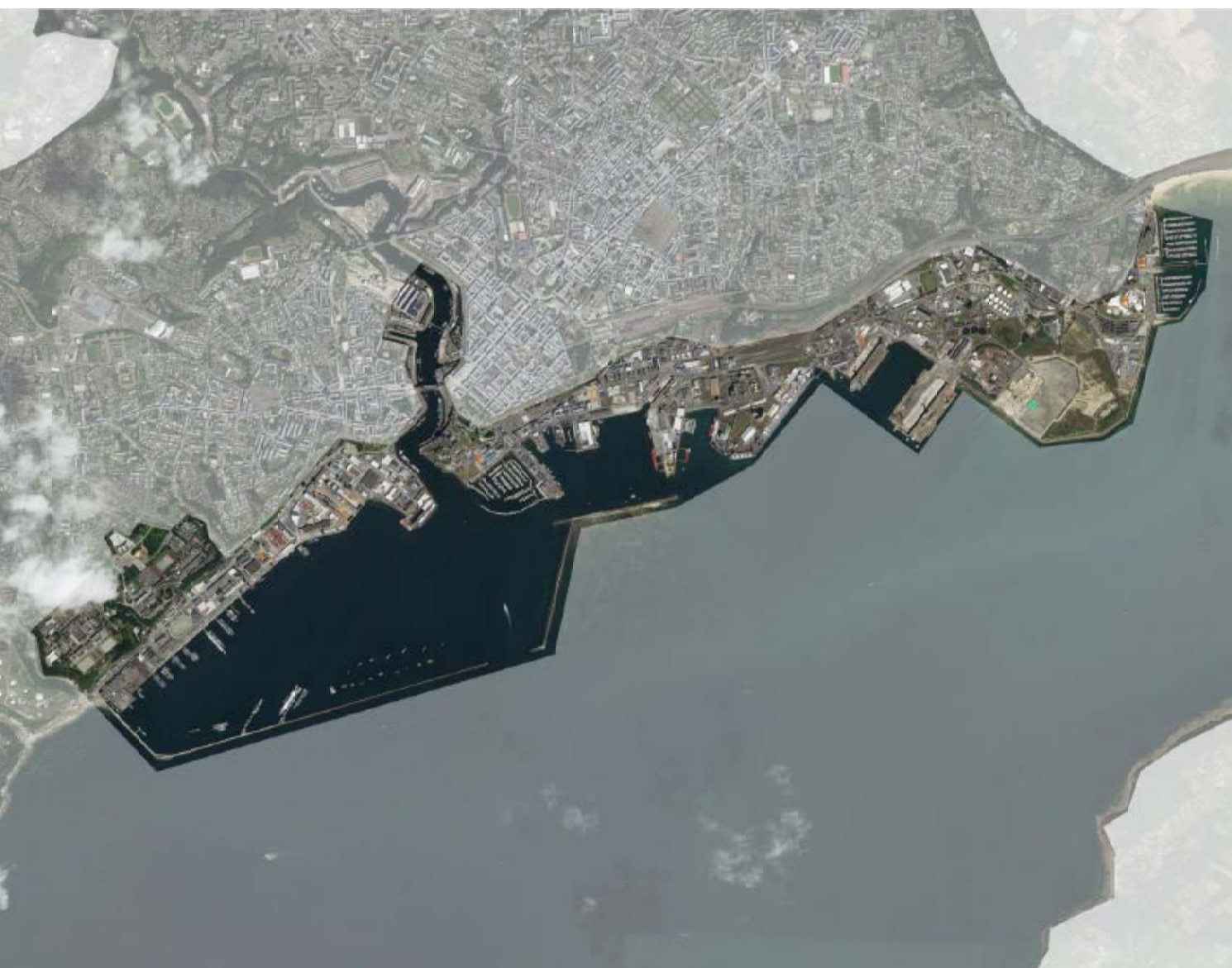
> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

- **O technopole Brest-Iroise.** A creación e desenvolvemento do Technopole supuxo un exemplo de colaboracións entre institucións e actores públicos e privados para o desenvolvemento dunha grande dotación para a investigación que permite dotar dun grande motor económico a toda unha rexión e cunha grande demanda de traballadores cualificados e investigadores. O Technopole posúe na actualidade mais de 200 membros e unha importante rede de colaboradores en diferentes universidades.
- **A coordinación entre diferentes administracións.** A colaboración entre a Rexión Bretaña, a Área metropolitana de Brest e o porto supón un exemplo de colaboración institucional que permite acadar grandes consensos para o desenvolvemento de importantes proxectos produtivos como é o caso das industrias renovables mariñas.
- **A Rede de investigación en terreos fora do porto.** Malia a non estar en terreos do porto foi posible crear un centro de investigación ligado á universidade e a organismos públicos e privados competitivo e que cree sinerxias co propio porto así como proxectos derivados.



BREST

1. Porto urbán
2. Porto deportivo do Moulin Rouge
3. Porto deportivo do Chateau
4. Porto militar
5. Porto comercial e industrial
6. Nova terminal EMR (Energías Marítimas Renovables)
7. Oceanópolis
8. Parque tecnolóxico do Technopole



Ortofoto con ámbitos Brest (elaboración propia)

Seúl, Cheong Gye Cheon

<http://www.sisul.or.kr/grobal/cheonggye/eng/WebContent/index.html>

Dinamización económica e mellora ambiental do tecido urbano a través da recuperación dun río como infraestrutura verde e grande eixo de desenvolvemento saudable para a cidade.

> Descrición

O proxecto de recuperación do río Cheong Gye Cheon, iniciado no 2003, canalizado e soterrado en 1970 por unha autoestrada de 10 carrís nunha céntrica área de Seúl, consistiu na restauración ecolóxica desta autoestrada ao longo de 6km de longo e entre 25 e 100m de ancho e a súa reconversión nun arroio ecolóxico, refuxio de aves e peixes. Os traballos de restauración duraron 27 meses.

O proxecto colleu forza cando a Alcaldía de Seúl tivo que pechar en 1999 un dos tres túneles de vialidade urbana da cidade. Paradoxicamente, ao pechalo se atoparon con que os volumes de traxectos en automóbil caeran de xeito importante. Descubriron que isto era un caso da *Paradoxa de Braess* (a cal revela que eliminando espazo nunha área urbana e construíndo capacidade extra dentro dun sistema de rede viaria, pódese reducir o total dos traxectos en automóbil.)

> Información de contexto

- **Superficie da actuación:** 6200Ha
- **Habitantes cidade:** 9.857.426 hab
- **Superficie cidade:** 605,25 km²
- **Densidade cidade:** 16.286,54 hab/km²
- **Habitantes área metropolitana:** 25 620 000 hab.
- **Superficie área metropolitana:** 218,37km²
- **Inicio:** En 1999 comezaron as primeiras ideas e propostas. As obras comezaron no 2003, finalizando no 2006.
- **Propiedade:** Os terreos eran públicos, propiedade da área metropolitana
- **Impulsor do proxecto:** Goberno metropolitano de Seúl con varios grupos de traballo sobre os principios da restauración, investigación e promoción do proxecto.
- **Xestión:** Goberno metropolitano de Seúl
- **Financiador:** Goberno metropolitano de Seúl
- **Orzamento:** 281 millóns de dólares



(www.panda.or)



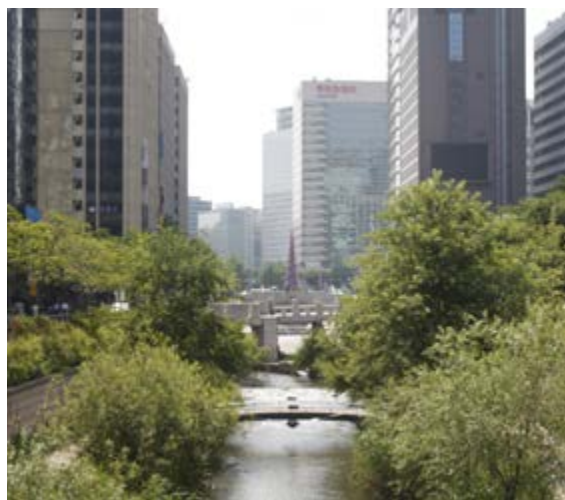
(www.sweetandtastytv.com)



(www.flickr.com)



(www.sciencedirect.com)



(ryetour.net)



(ryetour.net)



(www.expedia.com)



(www.sciencedirect.com)

> Aspectos de interese

Territorio: O proxecto implicou a creación dun novo eixo territorial de grande impacto ambiental con vinte dous novas pontes, augas limpas e purificadas, novas áreas verdes e un espazo público importante para a cidade. A restauración tamén permitiu conectar cultural e ambientalmente o norte e o sur de Seul ambas a través dunha estrutura urbana e crear un importante espazo público lineal para a cidade, cunha serie de prazas, terrazas e biotopos para animais.

Sustentabilidade: O proceso de participación pública implementado para a realización do proceso foi un grande desafío dadas as dimensións desta metrópole. A preservación do medio ambiente e das augas foi o mais demandado por esta. As temperaturas dos solos e superficies próximas ao novo canal tiñan un promedio de 3.6°C menos que as zonas a 400 metros de distancia.

Os cambios producidos pola eliminación da autoestrada supuxo a aposta por unha nova política de transporte enfocada ao transporte público e con numerosas pontes de unión. O proxecto creou novos hábitos entre a poboación que comezou a coller mais transporte público.

Actividade económica: Un dos obxectivos do proxecto foi o de promover a mellora da economía urbana dentro da área de negocios próximo ao río. O proxecto potenciou así o entorno do río convertíndoo nun centro de actividades económicas e culturais. Hai non obstante posturas críticas que apuntan a que se ten producido unha dura xentrificación na área, desprazando a unha importante masa de poboación.

O proxecto si que conseguiu dotar de infraestrutura, servizos e paseos peonís a unha zona que estaba en deterioro, xerou unha nova imaxe para un río que é un valor de toda a cidade pero que si atraeu a novos poboadores a eses barrios.

Innovación: A recuperación do río obtivo un grande consenso social recuperándose un antigo espazo da cidade recuperáronse algunhas pontes históricas e outros ámbitos. A aposta por traballar a Paradoxa de Braess supuxo unha importante mostra de innovación social.

> Referencias:

- <http://www.adta.es/documentos/otrosdocumentos/2008%2009%2018%20CheonggyecheonRetorationProject.pdf>
- <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/02/17/la-recuperacion-del-rio-cheonggyecheon-una-excusa-perfecta-para-hacer-ciudad/>
- <http://urban-networks.blogspot.com.es/2015/12/la-recuperacion-del-rio-perdido-de-seul.html>
- https://web.archive.org/web/20110717184719/http://www.wfeo.org/documents/download/Cheonggyecheon%20Restoration%20Project_%20Korea.pdf

> Persoas e organismos contactadas para a elaboración deste estudo

- Embajada española en Seul
- Civil Commitee
- In Keun Lee (university professor, former seoul Metropolitan Government)
- Seoul Global Center
- Cheonggyecheon Museum (Museo Historia)
- Seoul Metropolitan Facilities Management Corporation
- Ministerio de Asuntos exteriores España
- Seoul Metropolitan Government

> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

- **A utilización dun eixo lineal como oportunidade para a rehabilitación ambiental e económica.** A utilización de grandes eixos permite a reordenación e mellora dunha grande parte da cidade, mais pode transformar á totalidade da área urbana na medida en que estas transformacións nunha área permiten iniciar políticas de materia de mobilidade ou sustentabilidade que abranguen á totalidade da poboación.
- **A mellora económica e social dos sectores.** As actuacións de recuperación ambiental permiten acoller melloras sociais e económicas na medida en que aumentan a autoestima da poboación a a aposta por realizar actividades económicas nun entorno favorable.
- **A paradoxa de Braess** A supresión de determinadas vías de alta capacidade unidas a unha mellora dos transportes públicos permite en moitos casos a mellora da mobilidade xeral e o descenso do número de vehículos particulares.
- **Os grandes conectores ambientais** presentes na Coruña. Actuacións deste tipo permiten repensar o traballo nos eixos lonxitudinais e perpendiculares á costa:
 - no borde litoral da ría, a través da conexión do centro da cidade co territorio da Reseva da Biosfera a través do río Mero.
 - na bacía do río Monelos sobre a que se asenta gran parte da cidade, sendo a que se atopa nunha zona que mantén un deseño urbano mais centrado no automóbil e que apenas modificou a súa configuración e deseño urbano dende a súa construción.



SEUL

1. Regato Cheong Gye

2. Parque

3. Centro cultural

4. Centro comercial

5. Museo

6. Plaza Gwanghwamun

7. Río Han

8. Concello

9. restauración temática: Historia.

10. restauración temática: Cultura

11. restauración temática: Natureza



Ortofoto con ámbitos False Creek (elaboración propia)

Vancouver, False Creek.

<http://vancouver.ca/home-property-development/northeast-false-creek.aspx>

A procura dunha alta participación pública para o deseño de novos barrios con vivenda social e cooperativa que garanta unha elevada sustentabilidade grazas á súa alta densidade residencial, a variedade tipolóxica, a mistura de usos e a creación de rúas e vías de grande actividade.

> Descrición

A cidade ten unha notable experiencia e desenvolvementos urbanos de antigas áreas industriais nas fronte marítimas de industria pesada e ferrocarril. Os primeiros procesos desenvolvéronse a partir dos anos 80 en False Creek North e contaron con 3 actuacións: Granville slopes (10 Ha), Concord Pacific Place (67Ha) e Citygate (4Ha). Actualmente está por a comezar o desenvolvemento doutras dúas áreas: Southeast False Creek e Northeast False Creek, onde se realizou un importante proceso participativo para coñecer as necesidades da poboación para a área.

O plan para o proxecto False Creek Nordeste foi recentemente aprobado, en febreiro de 2018, sendo unha visión a longo prazo para a última gran peza sen desenvolver no centro da cidade. Os obxectivos son: un fronte costeiro dinámico con instalacións como centros para a infancia, vivenda social, espazo para artistas, prazas, pista de xeo e un centro cultural; oportunidades para desenvolvemento social e comunal; amplas zonas verdes e espazos ao aire libre, substitución de dous viadutos que presentan vulnerabilidade sísmica cunha rede de rúas a nivel. O plan aprobado será o marco que guíe o crecemento, desenvolvemento e inversións públicas en NEFC. O plan será implementado nos seguintes 20 anos a través do desenvolvemento, alianzas ou sociedades e iniciativas cidadás. As problemáticas que pretende solucionar son a carestía das vivendas, o cambio climático, o patrimonio en risco, os negocios locais en momentos duros e a necesidade de infraestruturas de arte e cultura.

> Información de contexto

- **Superficie da actuación:** 58Ha no novo plan (10Ha, 67Ha e 4Ha nos anteriores)
- **Habitantes cidade:** 631.486 hab.
- **Superficie cidade:** 114,97 km²
- **Densidade cidade:** 5.491,18 hab/km²
- **Habitantes área metropolitana:** 2.313.328 hab. (25 municipios)
- **Superficie área metropolitana:** 2.878.52 km²
- **Inicio:** Entre 2015 e 2018 desenvolveuse o plan de participación. En febreiro 2018 aprobouse o plan. No 2038 está prevista a súa finalización.
- **Propiedade:** Os antigos terreos industriais foron vendidos a promotores privados tras realizar no 1986 a Exposición Universal.
- **Impulsor do proxecto:** Cidade de Vancouver
- **Xestión:** O deseño das áreas foron iniciativas con forte supervisión municipal e con ampla participación público que acadaron un acceso universal á fronte marítima que os primeiros deseños limitaban.
- **Financiador:** Goberno federal (infraestruturas xerais). Sector público e privado (rehabilitación de edificios existentes)



(vancouver.ca)



(vancouver.ca)





(www.vancouverrealestatepodcast.com)



(www.vancourier.com)



(www.flickr.com)

- **Orzamento:** 1.73B\$ (infraestruturas de transporte, descontaminación dos terreos, protección de inundacións, vivenda social, catro centros infantís, parques e prazas, contribución ao patrimonio, outros equipamentos e outras instalacións civís)

> Aspectos de interese

Territorio: A conservación e mantemento do acceso ao fronte marítimo foi unha das máximas do plan. A zona representa unha oportunidade para apoiar a rica cultura e historia da zona, o acceso á auga conectando a zona este e oeste da cidade. O bordo litoral de NEFC está hoxe infrautilizado e a zona limítrofe co centro da cidade está maiormente destinada a aparcamento.

Identidade: Nos proxectos anteriores conserváronse 3 pavillóns da antiga exposición universal xa que o resto da área fora desmantelada previamente. O novo plan pretende conservar o patrimonio en risco.

No novo plan estímase unha contribución de 15M\$ para a conservación do patrimonio en barrios limítrofes como Chinatown. O equipo pretende usar esta contribución para o mantemento do patrimonio vivo, o cal podería incluír negocios tradicionais.

Sustentabilidade: Os barrios realizados ata o de agora se caracterizan por unha aposta pola alta densidade residencial (250 vivendas por Ha) para evitar a dispersión da cidade e evitar o continuo aumento dos desprazamentos en automóbil. O deseño fixo unha especial atención á creación de rúas con actividade, combinando vivenda en fileira formando rueiros con edificación en bloques. Apostouse así mesmo por grandes arterias peonís e ciclistas ao longo da fronte marítima e potenciouse una política de vivenda social e de cooperativas de mais dun 20% ademais de reservar un 25 % do total das vivendas para familias. Recuperáronse solos contaminados.

O novo plan céntrase na asequibilidade, na sustentabilidade medioambiental e social, a vitalidade económica e cultural e outras mellores para a saúde e o benestar dos residentes. Céntrase na xente e no entorno urbano.

13Ha de parques e espazos abertos foron renovados, a maior liberación de novos espazos de parques no centro da cidade nos últimos anos

Seguindo as políticas dos antigos planeamentos, o plan busca un incremento da eficiencia na circulación, integrando NEFC e zonas limítrofes co centro da cidade. promovendo o transporte en autobús e a diminución do tráfico nalgúns zonas mantendo a total capacidade de vehículos. Substitúense dous viadutos por unha nova rede de rúas ao mesmo nivel e auméntase a mobilidade peonil e ciclista co plantexamento dunha pasarela para bicicletas e peóns.

Para adaptarse ao crecemento do nivel do mar, o plan establece políticas para protección de inundacións continuas, incluíndo un malecón de 4.8m sobre o nivel do mar, coa posibilidade de aumentar un metro no futuro. O deseño sustentable está integrado en todos os elementos do deseño.

Actividade económica: O plan establece o marco para crear un distrito de eventos e lecer. NEFC será un barrio de usos verdadeiramente variados que aportará espazo para 10.000 - 12.000 novas persoas, incluíndo 3.000 vivendas sociais e entre 6.000 - 8.000 postos de traballo .

Innovación: Nos últimos 18 meses previos á aprobación realizouse un innovador proceso de planeamento que involucrou ao redor de 17.500 persoas con case 100 eventos no que se redactou o Informe de Participación. É un dos procesos de participación máis completos da cidade, incluíndo unha importante involucración dos grupos culturais da zona que foron desprazados pola construción de viadutos nos anos 70. Estableceuse tamén un marco para a reconciliación coas minorías da cidade, principalmente coas comunidades indíxenas e tamén coas comunidades chinesas e a comunidade negra. No plan NEFC hai un apartado adicado á Reconciliación e Compensación Cultural, xa que NEFC está situado nos terreos tradicionalmente pertencentes as tres das Primeiras Nacións Locais: Musqueam, Squamish and Tsleil-Waututh. O plan é unha oportunidade para reforzar relacións significativas e integrar as súas contribucións e retroalimentacións nos deseños de parques e vías.

A vivenda social destinarase o 20% en dous dos sectores e 300 unidades en outro (representando entre o 20 e o 30% e adicándose principalmente ás comunidades indíxenas) . Das 10.000 - 12.000 novas persoas previstas inclúense 3.000 / 1800 en vivenda social e vivenda social integrada con financiamento do goberno provincial

> Referencias

- www.vancouverrealestatepodcast.com
- <http://www.vancourier.com>
- <http://vancouver.ca>
- <http://vancouver.ca/home-property-development/northeast-false-creek.aspx>

> Persoas e organismos contactadas para a elaboración deste estudo

- Vancouver Urban Department
- Planning department of the City of Vancouver
- Government of Canada
- City of Vancouver

> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

- **Os procesos de participación pública.** A experiencia de Vancouver nestes procesos xa comezara cos primeiros planeamentos de novos barrios. A participación xa producira melloras no deseño do espazo público e da cantidade de vivenda social.
- O novo en proceso supón un exemplo de como desenvolver un traballo de grande envergadura e complexidade cunha elevada participación, 17.500 persoas con case 100 eventos, o que demostra a ambición deste proceso.
- **A consecución dunha alta porcentaxe de vivenda social.** É posible realizar grandes desenvolvementos residenciais cun alta porcentaxe de vivenda social e cooperativa sempre e cando a administración aposte por elo e cunha vocación de integración de sectores desfavorecidos.

VANCOUVER , False Creek

1. Parque
2. Praza das Nacións
3. Boulevard
4. Chinatown
5. Distrito de eventos
6. Distrito verde
7. Distrito da avenida principal



- **A busca dunha densidade residencial.** Nas actuacións de novos barrios de Vancouver búscase obter elevadas taxas de densidade, moi similares a que posúe A Coruña na actualidade (214 vivendas por hectárea) para evitar o consumo de solo e a multiplicación dos desprazamentos en automóbil. Este tipo de barrios, pensados como barrios mixtos de vivenda e traballo son un punto de partida óptimo para a implantación de políticas de mellora medioambiental pode ser un exemplo de deseño e xestión dunha mobilidade e dun entorno sustentable social e economicamente.
- **A busca de novos valores patrimoniais** e a axuda aos barrios contiguos demóstrase nas novas políticas patrimoniais nas que se insiren as axudas aos negocios tradicionais.



Ortofoto con ámbitos False Creek (elaboración propia)

Porto de Pasaia (proxecto)

Rexeneración urbana coa conservación de usos económicos brandos no porto, a aposta polo patrimonio industrial náutico. A mellora dos barrios adxacentes con novos equipamentos públicos e actividades económicas e a reformulación do transporte público a escala metropolitana.

> Descrición

Cunha superficie de 73 Ha, o anteprojecto do Masterplan da Baía de Pasaia foi realizado no ano 2011 con motivo do proxecto de construción do porto exterior e a conseguinte liberación da Baía de Pasaia. Mantíñase a lonxa, os estaleiros, unha zona industrial e o porto deportivo, que sería ampliado. O feito de descartarse a construción do porto exterior, polo elevado custe e impacto ambiental, deixou o Masterplan como un traballo teórico, non feito público. O Masterplan tamén prevía a reutilización e reconversión dunha central térmica, que pechou antes do previsto e foi demolida.

O Masterplan tiña en conta aspectos como as enerxías renovables, edificios de baixo consumo enerxético, conservación do patrimonio cultural e arquitectónico portuario, unha importante rede de transporte público que resolvía a continuidade da Eurocidade, conexións acuáticas, rede de espazos naturais e parques así como unha gran cantidade de zonas públicas, rede peonil e ciclista, ampliación das compactas zonas urbanas, áreas de lecer con desfrute da auga (regatas, porto deportivo), equipamentos deportivos, un Foro Cultural, un Centro de Innovación, unha incubadora de empresas, un Centro de Actividades Mariñas, usos residenciais de tódalas tipoloxías, actividades comerciais, todo cun crecemento progresivo.

> Información de contexto

- **Superficie da actuación:** 73Ha
- **Habitantes cidade:** 16.096 hab. 247.930 hab. (concellos da baía: Pasaia, Donostia-San Sebastián, Errenteria e Lezo)
- **Superficie cidade:** 11,34 km² 113,08 km² (concellos da baía)
- **Densidade cidade:** 1.419,4 hab./km²
- **Habitantes área metropolitana:** 444.152 hab. (16 concellos)
- **Superficie área metropolitana:** 409,6 km²
- **Inicio:** 2011 (masterplan). Prevista a aprobación da Revisión do Plan Especial no 2018
- **Propiedade:** Os terreos son de titularidade pública.
- **Impulsor do proxecto:** Deputación Foral de Guipúscoa (Autoridade Portuaria, Goberno Vasco, Concellos da Baía) (Masterplan) Autoridade Portuaria de Pasaia (Revisión do Plan Especial de Ordenación)
- **Xestión:** Creouse unha mesa de traballo entre concellos implicados, Autoridade Portuaria de Pasaia, e Goberno Vasco. Dous concellos declinaron participar por non concordar con proxecto do Porto Exterior.



(httpwww.aivp.org)





Foto aérea Porto de Pasaia

USOS DEL PUERTO DE PASAIA



(<http://www.aivp.org>)



(<http://www.aivp.org>)

- **Financiador:** Gobierno Vasco, Deputación Foral de Guipúscoa, ADIF, Portos Deportivos e Sociedades Promotoras das construcións residenciais. Finánciase con diñeiro público da venda de terreos portuarios
- **Orzamento:** 1700 millóns de euros

> Aspectos de interese

Territorio: A conservación e mantemento do acceso ao fronte marítimo foi unha das máximas do plan. A zona representa unha oportunidade para apoiar a rica cultura e historia da zona, o acceso á auga conectando a zona este e oeste da cidade. O bordo litoral de NEFC está hoxe infrautilizado e a zona limítrofe co centro da cidade está maiormente destinada a aparcamento.

Identidade: O barrio de San Pedro mantiña actividades como a pesca e o comercio de pescado como sinal de identidade, cunha nova lonxa vinculada exclusivamente ao sector tradicional, o extractivo, podendo prescindir de amplas vías de servizo. Prevíase unha zona de atraque de embarcacións tradicionais, manteríanse os edificios históricos do patrimonio portuario (transatlántico, aduana, consignatarios, vixianza e central térmica) incorporaríanse á trama urbana así como as grúas e vellos amarres como protagonistas do espazo público, manteríanse os atraques tradicionais de fondeo e os servizo de motoras para percorridos acuáticos lúdicos.

Sustentabilidade: Reabríanse os cursos de auga existentes a través dos peiraos. Para a rexeneración ambiental da baía estableceuse un proceso de planeamento que pretendía a recuperación e eliminación de industrias. A posta en valor do paisaxe, a continuidade de corredores ecolóxicos e parques, os bulevares arborados e a creación dun cinto verde eran outras das apostas.

Creábase unha estratexia de mobilidade europea mediante transporte público, AVE, variante de mercancías, rede EuskoTren ou Metro de Donostialdea conectado co tren; con estacións intermodais, autobuses híbridos, redes peonís e ciclistas. Creábase unha nova estación de Renfe de Kaputxinos en plataforma suspendida favorecendo a intermodalidade elevando as vías férreas para permitir o paso inferior cara á auga.

Mantíñase un 20% para vivendas de protección oficial VPO e outro 20% para VPT (vivenda pública taxada, con prezos máis elevados e para rendas máis elevadas que a VPO, pero sen ser de prezo libre).

A participación pública foi limitada. Abriuse unha convocatoria de suxestións públicas á proposta previa gañadora do concurso e realizáronse mesas de traballo naqueles concellos que así o facilitaron: talleres EASW (European Awareness Scenario Workshops) organizados por Jaizkibia (sociedade pública constituída para a rexeneración da Baía e construción do Porto Exterior) nos que cidadanía, empresas, política e técnicos-expertos reflexionaron sobre a Baía e o seu entorno co horizonte 2030. (Masterplan) Na elaboración da Revisión do Plan Especial tamén houbo participación seguindo as directrices que teñen establecidas pola Deputación para os procesos de participación pública. Así mesmo, nunha das pequenas actuacións, no proxecto de reforma da lonxa pesqueira aínda en desenvolvemento, impulsado pola Autoridade Portuaria, tamén houbo un procedemento participativo.

Actividade económica: Unha vez transvasados os usos pesados ao porto exterior, mantíñanse usos brandos no pronto, a actividade pesqueira, completados con novos usos dotacionais e culturais que completaban as necesidades dos barrios adxacentes.

Innovación: A central térmica existente converteríase nun espazo de Innovación en tecnoloxía mariña e desenvolvemento sustentable. O proxecto contemplaba a construción dun instituto de investigacións mariñas e centro de novas tecnoloxías, un centro educativo I+D+i e un foro empresarial en Errentería. Pretendíase atraer as empresas tecnolóxicas de xeito integrado nos barrios en zonas con boa conexión, considerada mellor opción que os parques tecnolóxicos. Xa existe o AZTI, un importante centro tecnolóxico de investigación no mar e nos alimentos con ampla presenza en Euskadi.

> Referencias

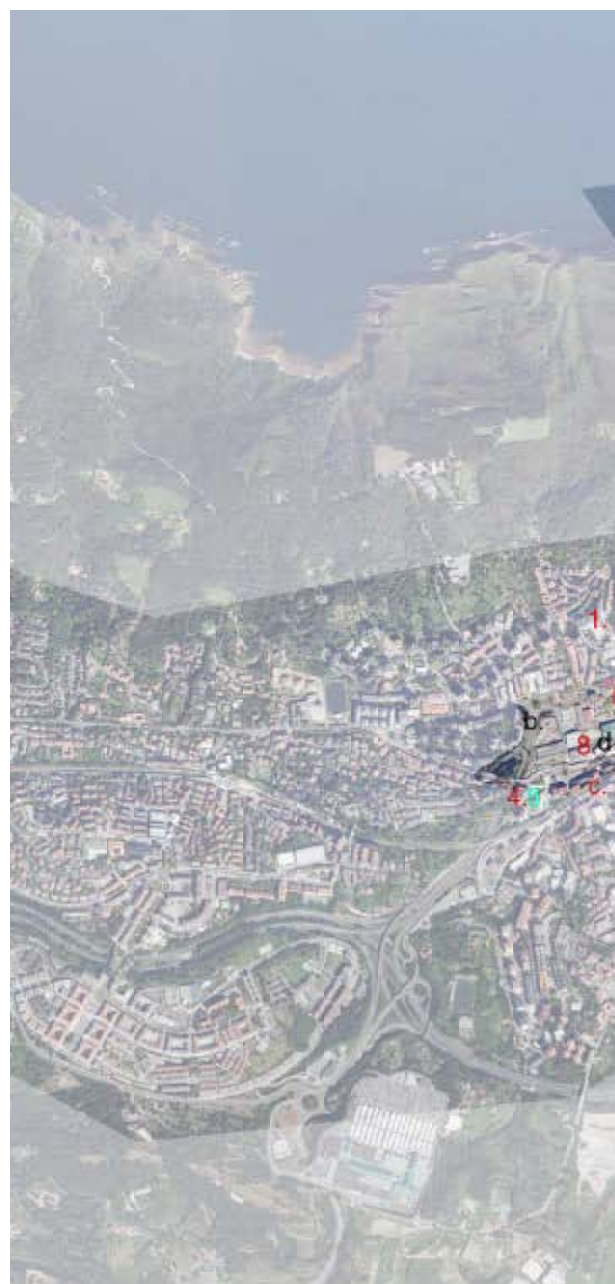
- <http://www.ingeba.org/impakt/infraes/puertpas.htm>
- http://eu.oceana.org/sites/default/files/euo/OCEANA_12_razones_Pasaia.pdf
- <http://www.pasaiaport.eus/es/>

> Persoas e organismos contactadas para a elaboración deste estudo

- Autoridad Portuaria / Pasaia Port
- Ayuntamiento de Pasaia
- Ayuntamiento de Errentería
- Ayuntamiento de Lezo
- LKS estudio arquitectura e ingeniería, con estudio holandés KCAP
- Angel de la Hoz arquitecto
- Diputación Foral de Guipuzcoa
- Gobierno Vasco

> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

- **O Masterplan.** Considérase de interese a visión global do Masterplan pensado para un escenario similar ao da cidade da Coruña, pero cun porto exterior xa construído. En particular é de salientar que o masterplan conservara a actividade produtiva do porto interior, coa convivencia de usos brandos e da actividade pesqueira. Así mesmo apostaba pola identidade industrial, a reforma urbanística, a comunicación metropolitana co ferrocarril, e coa cantidade de axentes implicados. Tamén é de interese as melloras propostas para os barrios limítrofes co porto onde os novos equipamentos supoñían a solución de problemas históricos dos mesmos. Por último, a remodelación do porto interior supuña a aposta pola mellora ambiental a través da reapertura dos cursos de auga que foran soterrados.



PASAIA

1. Concello de Pasaia
2. Concello de Lezo
3. Concello de Rentería
4. Peirao de San Pedro
5. Recuperación regata Txingurri
6. Recuperación regata Moliniao
7. Recuperación de central térmica
8. Parque de auga
9. Parque acuático
10. Conservación de estaleiros
11. Porto deportivo

12. Deportes acuáticos, escola de vela
13. Terminal de cruceiros
14. Conservación de pesca e lonxa
15. Pistas de regatas
16. Estación renfe

- a. cultura
b. deportes
c. comercio
d. economía



Ortofoto con ámbitos Pasaia (elaboración propia)

2.1.3.2. Aplicabilidade dos casos presentados no foro

A continuación destácanse as principais conclusións dos portos que foron seleccionados para a súa presentación no foro de Tecendo Litoral.

Porto de Barcelona

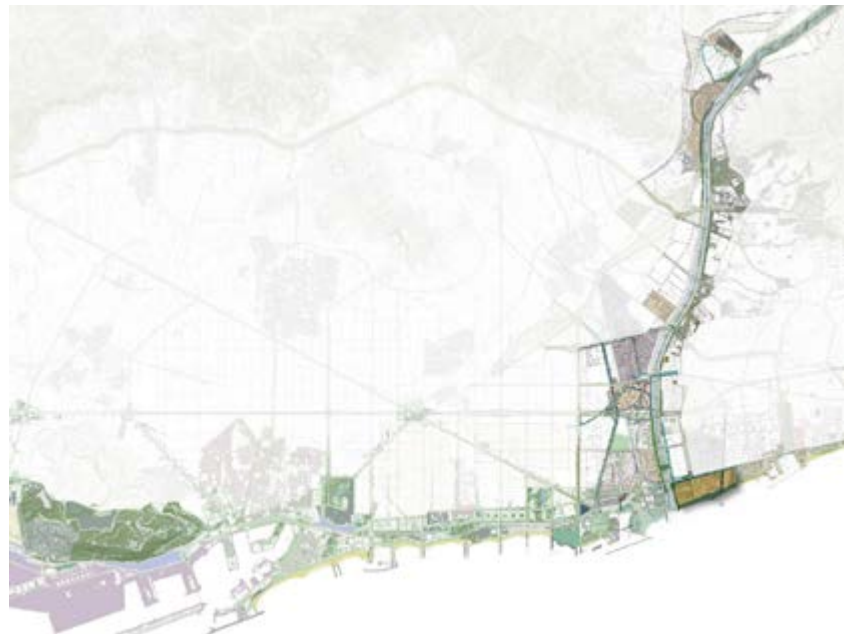
> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

- **Estratexia de actuación na fronte litoral e no territorio.** Presentouse unha serie de plans estratéxicos cunha visións de conxunto e cunha importante serie de pequenas actuacións para acadala que pode servir de base para un proxecto destas características onde ir aproveitando as diferentes oportunidades que se van presentando nun contexto dun urbanismo adaptativo: fin de concesións administrativas, detección de espazos de oportunidade, creación de cartografías de quen usa o litoral.
- **Idea de acceso transversal ao litoral.** Permitir que os barrios alongados do mar teñan acceso a este a través da consecución de sendas e espazos agradables.
- Recuperación da marinidade e da Coruña mariñeira.





Plan de acción del Besòs



Agenda Besòs



Antes-Despues Bilbao



Bilbao antes



Bilbao despues

Porto de Bilbao

> Aplicabilidade para o caso de A Coruña

As actuación realizadas en Bilbao condénsanse en 5 puntos que resultan de interese para a súa aplicabilidade no caso de A Coruña:

- **Pensamento estratéxico.** As accións a desenvolver para este cambio de paradigma deberán desenvolverse dentro dunha estratexia a medio prazo que englobe aos demais puntos
- **Mellora produtiva.** Cambiar o modelo produtivo que era un monocultivo por unha industria máis diversificada, por turismo urbano e de congresos.
- **Un lugar máis agradable para vivir.** Para mellorar a calidade de vida realizouse unha aposta pola mellora das infraestruturas, es especial o ferrocarril, aa mellora da calidade do aire e da auga, a descontaminación e a creación de máis parques. Abriuse a cidade cara a ría. Máis cultura e máis espazos de ocio e tempo libre.
- **Acceso á vivenda.** Creando de vivenda con actuacións público-privadas
- **Mellorar o nivel de renda**

Porto de Mao

> Aplicabilidade para A Coruña

- **A turistización do porto.** O porto comezou a especializarse no turismo e diversos usos recreativos, tendendo cara a perda da súa multiplicidade de usos característicos. A perda doutras actividades portuarias produciu un importante abandono e infrautilización dos terreos portuarios
- **O novo porto exterior de Ciutadella** e os novos usos de Mao. A realización do novo Porto de Ciutadella no extremo oeste de Menorca propiciou o abandono de parte das súas actividades turísticas polo que cómpre a reconversión do porto de Mao cara novos usos que se integren na cidade e a incorporación de novos usos portuarios.



Porto de Mao (Toni Vidal)

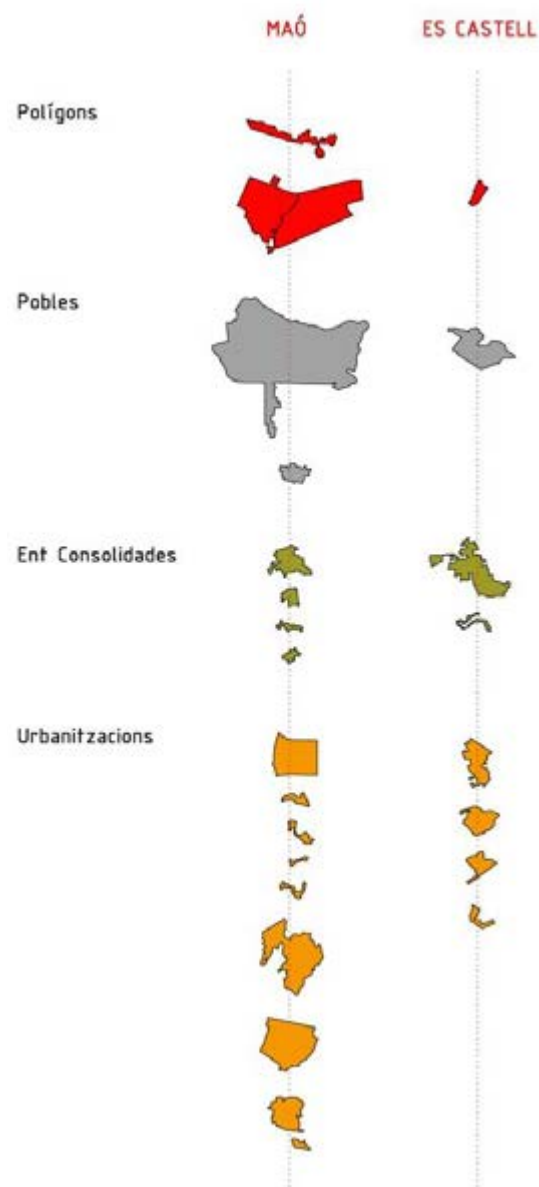
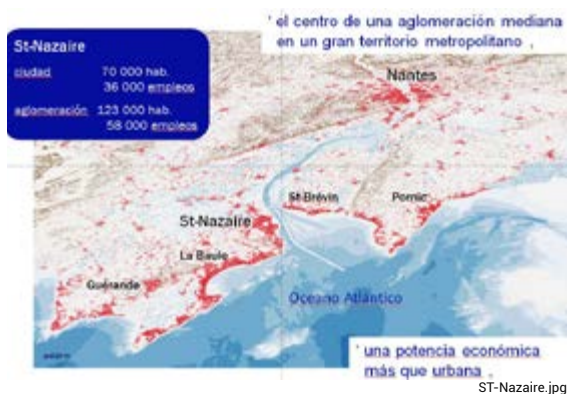


Diagrama de entidades urbanas (Toni Vidal)



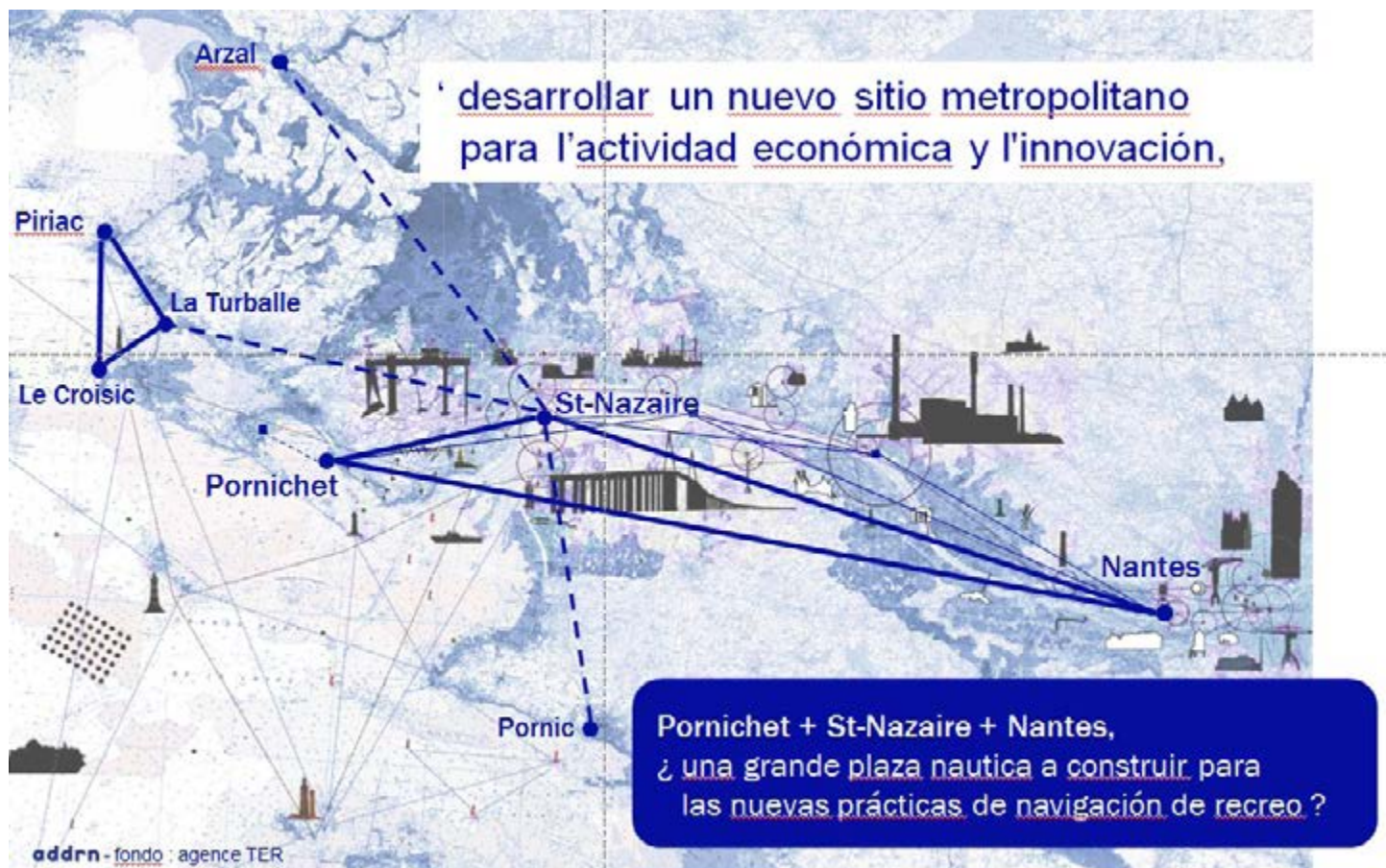
Comparativa Portos (Toni Vidal)



Porto de Saint Nazaire

> Aplicabilidade para A Coruña

- O concepto de litoralidade como condición urbana. Buscar que a cidade sexa litoral non solo portuaria, permitindo un verdadeiro acceso ao mar.
- Permitir unha **visión estratéxica** a todo o litoral dende Saint nazaire a Pornichet que podería ser extrapolable ao Golfo Ártabro A Coruña-Ferrol
- Buscar a complementariedade cos portos veciños
- Desenvolver un proxecto sobre o bordo litoral debe facernos preguntar sobre o ben común, sen que a cuestión da propiedade dos terreos sexa central neste plantexamento.
- Desenvolver o proxecto a varias escalas:
 - Bordo litoral metropolitano
 - Bordo litoral urbano
 - Uso do bordo litoral



2.1.4.Prácticas relevantes para os futuros usos do bordo litoral

A continuación resúmense as prácticas mais relevantes cunha aplicabilidade no caso coruñés recollidas da selección casos estudados:

> Respecto ao patrimonio e a identidade

- 01_Conservar e potenciar a identidade local dos diferentes espazos litorais.
- 02_Rehabilitar os elementos patrimoniais considerados para novos usos.
- 03_Non realizar *tabula rasa* do novo proxecto litoral se non partir do existente como valor.
- 04_Procurar novos valores patrimoniais que aseguren a conservación e potenciación de aspectos materiais e inmateriais.
- 05_Creación de cartografías do uso do litoral. Quen usa o litoral e como.
- 06_Recuperación da litoralidade e da Coruña mariñeira.

> Respecto da actividade produtiva e de usos

- 07_Promover a economía local establecendo sinerxías con aliados potenciais (Reserva da Biosfera, GAC, Lonxa,...) e non permitindo franquías.
- 08_Crear dunha rede de investigación e innovación con operadores locais que sexa independente dos terreos portuarios pero que poida xerar sinerxías cos seus operadores.
- 09_Aproveitar as melloras ambientais para a mellora económica.
- 10_Manter a actividade pesqueira e potenciar os usos brandos no porto interior.
- 11_Fomentar os usos recreativos evitando a turistización dos espazos litorais.
- 12_Mesturar e diversificar usos: culturais, innovativos, produtivos, mariños, recreativos, residenciais, tecnolóxicos, industria branda,...

> Respecto da xestión e coordinación do proxecto

- 13_Permitir un urbanismo adaptativo, lento, agardando a finalización das concesións, dentro dun escenario de sustentabilidade económica.
- 14_Seleccionar operadores, organismos públicos, privados ou sen ánimo de lucro solo cando aporten un valor engadido para os terreos litorais.
- 15_Procurar proxectos autofinanciables a partir dun investimento xeral inicial do proxecto.
- 16_Buscar a coordinación entre diferentes administracións con apoios puntuais dos privados.

- 17_Buscar a complementariedade cos portos veciños
- 18_Evitar que a cuestión da propiedade dos terreos sexa central nas decisións estratéxicas.
- 19_Manter un control público das condicións de cesión, concesión ou alugueiro a terceiros dentro dos terreos públicos segundo a o proxecto de visión acordado.
- 20_Promover a supervisión pública de todo o proceso dende o inicio ata o deseño final.

> Respecto do deseño proxectual

- 21_Promover un deseño urbano centrado nas persoas.
- 22_Pensar a renovación costeira como oportunidade para a mellora ambiental e económica de toda a área metropolitana.
- 23_Por en marcha procesos ambiciosos de participación pública.
- 24_Integrar as minorías e persoas habitualmente sen voz nos procesos da cidade.
- 25_Acadar altos porcentaxes de vivenda social e cooperativa como alternativa á vivenda especulativa.
- 26_Crear transversalidades cos barrios adxacentes para resolver problemas históricos destas áreas.
- 27_Desenvolver o proxecto a varias escalas, cunha visión estratéxica de conxunto, detectando espazos de oportunidade e realizando proxectos de pequenas actuacións para acadala.
- 28_Integrar os novos usos litorais e portuarios como parte da cidade.
- 29_Desenvolver o proxecto preguntándose sobre o ben común como concepto clave para os desenvolvementos no litoral.

> Respecto da sustentabilidade

- 30_Crear eixos sustentables como medio de recuperación ambiental e económica da cidade e dun lugar mais agradable para vivir a través da
- 31_Deseño proxectual coa vista no cambio climático
- 32_Mellorar a mobilidade a través de intervencións de mellora da calidade do aire e do auga.
- 33_Procurar unha alta densidade residencial para unha mellora económica, ambiental e social.
- 34_Reabrir os cursos de auga que foran soterrados como estratexia de mellora ambiental.

> Respecto da mobilidade

- 35_Implementar servizos de transporte marítimo para a mellora da mobilidade.
- 36_Conectar mediante ferrocarril de proximidade a área metropolitana.

2.2.UNHA MIRADA AO SECTOR PRODUCTIVO

2.2.1.Descripción do proceso

O momento económico actual debe promover a aposta pola sustentabilidade como motor urbano do crecemento. Esta sustentabilidade debe ser entendida como un principio que permite apostar pola recuperación e a rexeneración da área sen facer *tabula rasa* do existente, senón aproveitando as potencialidades dos espazo litoral e dos usos produtivos xa consolidados.

Neste sentido, a conservación da actividade produtiva dentro da área urbana debe supoñer un dos principais obxectivos sobre os que asentar un futuro sustentable, xa que permite un importante aforro de recursos públicos na creación de novos solos e na construción e mantemento de novas infraestruturas de transporte, permitindo unha política de contención do espazo produtivo mentres o existente non esgota as súas posibilidades.

O reto que se presenta para cidade, porto, Área Metropolitana e toda a Rexión Urbana é o de realizar o deseño dunha estratexia a medio e longo prazo para dotar de novos usos a unha grande área central da cidade que vai ir sendo liberada dos usos portuarios máis incompatibles co hábitat urbano ao longo dos vindeiros anos.

Para acadar estes obxectivos serán necesarios por unha banda a mellora da súa imaxe urbana, das condicións xerais de sustentabilidade da cidade e da propia calidade de vida; así como mediante o fortalecemento, a través da implantación de estratexias *soft* por parte municipal de novas redes potenciais produtivas e de servizos que permitan a aparición dun sector produtivo máis diversificado.

En paralelo, a medida que xorden as demandas específicas de ambos sectores, consolidados e emerxentes, promoveranse melloras na calidade das infraestruturas, da súa accesibilidade e en xeral da propia sustentabilidade xeral dos procesos, o que permitirá un progresivo aumento e mellora nos sectores produtivos.

A intervención sobre este solo portuario, (que ten a súa continuidade nun solo de infraestruturas ferroviarias), posúe grandes superficies reutilizables e inmobles que teñen un valor suficiente como para suscitar accións de rexeneración urbana e económica.



Traxectoria da rexeneración

2.2.2.1. Situación da Coruña e da súa área de influencia

Para a definición dos novos usos produtivos para os terreos do porto interior cómpre contar cunha diagnose previa sobre as actividades que poidan resultar estratéxicas para a cidade sen tomar modelos imitados.

Deste xeito comezouse analizando as principais conclusión que, sobre os sectores económicos e produtivos, se teñen realizado sobre A Coruña e a súa área nos últimos anos.

Estudo de posicionamiento, constitución e marketing sobre A área metropolitana de A Coruña

(A. Precedo Ledo, 2007)

O estudo define unha serie de principios básicos e liñas estratéxicas para o deseño da área metropolitana centrada en tres eixos: estratexia de posicionamento e internalización, de metropolización (segundo dous eixos, ordenación territorial e gobernabilidade) e estratexia de promoción e marketing urbano.

Dentro da análise realizada neste estudo para a mellora e a competencia da área desenvolve unha serie de estratexias asociadas a proxectos de mellora entre as que destacamos polo seu interese para o estudo:

- Promover un centro terciario de negocios de excelencia.
- Promover a cooperación entre universidade-empresa-institucións.
- Crear un parque tecnolóxico metropolitano pola escaseza de solo industrial e unha rede de empresas de I+D
- Crear unha plataforma loxística internacional A Coruña-Ferrol para facer competitivos ambos portos exteriores.
- Poñer en marcha unha acción institucional participativa de marketing estratéxico urbano.
- Promover a área metropolitana como entorno innovador.
- Potenciar a cooperación empresarial para avanzar en calidade.
- Crear un centro marítimo internacional de servizos marítimos e actividades loxísticas no eixo occidental da área metropolitana.
- Asociar cidade e marca na promoción do proxecto de cidade metropolitana.
- Crear un centro de negocios e de servizos internacionais no porto interior.
- Crear un cluster urbano creativo.
- Son toda unha serie de proxectos relacionados coa busca dunha maior cohesión na área metropolitana e na Rexión Urbana establecendo maiores sinerxias entre os diferentes organismos e institucións públicas e privadas. Así mesmo nunha grande maioría destácase a necesidade de novos espazos produtivos na cidade que conteñen procesos de innovación, relación co mar e I+D+i. As necesidades loxísticas necesitarían da cooperación entre ambos portos exteriores, ao que lle da unha elevada importancia como elemento cohesionador de toda a área Coruña-Ferrol-

Plan de promoción industrial de A Coruña e a súa área de influencia

(Cámara de Comercio. 2010)

Define unha serie de estratexias para favorecer un maior desenvolvemento industrial e unha mellora na capacidade de atraer novas inversións industriais.

A primeira das estratexias promove unha mellora infraestrutural completando a dotación de infraestruturas básicas e a súa conectividade e accesibilidade así como unha maior coordinación na planificación e xestión empresarial (resolta en gran parte no Plan sectorial das áreas empresariais de Galicia no 2014) e unha maior flexibilidade nos trámites administrativos para a implantación de proxectos industriais.

A segunda das estratexias refírese á mellora competitiva da industria local, orientada a unha maior innovación, diversificación, cooperación e internalización.

A terceira estratexia procura unha maior proactividade na atracción de inversións industriais cunha estratexia coordinada de promoción e unha mellora da imaxe.

Para por en marcha estas estratexias suxire unha serie de planes e programas diferentes.

[Plan de Acción do pacto local polo emprego. 2012](#)

O plan detecta unha serie de perspectivas e oportunidades para a creación de emprego identificando unha serie de sectores produtivos emerxentes entre os que destaca *o sector audiovisual nas súas diferentes facetas (cine, música, aplicacións tecnolóxicas), as TICs, as enerxías renovables e a I+D+i.*

Así mesmo refírese á construción do novo porto exterior como a *primeira gran empresa da cidade que se atopa nun proceso de remodelación para dotarse de novas infraestruturas, equipamentos e outros medios para ampliar os seus tráficos portuarios.*

Para o porto interior destaca a actividade económica, empresarial e de xeración de emprego que se vai producir nestes terreos desafectados unha vez comence a funcionar a infraestrutura de Punta Langosteira; e no que van crear novas actividades diversificando as do actual porto sinalando entre eles ás pesqueiras, comerciais, náutico-deportivas, turística, lecer e transporte.

Indica que o porto vaise converter nunha gran oportunidade de negocio pola actividade económica que xera en tres liñas:

- A primeira liña portuaria, onde operan armadores, consignatarias, axentes de aduana, actividades de remolque, carga e descarga, etc.
- A segunda liña portuaria, onde se instalan empresas comercializadoras de peixe, reparación e mantemento, aprovisionamento de buques, transporte e loxística, almacenamento e depósitos, enerxía, etc.
- A terceira liña portuaria, onde se atopan están empresas non necesariamente instaladas en solos próximos ao porto, utilizando este como medio de transporte para os seus produtos, tratándose da industria madeireira, a industria química, a industria conserveira e a da alimentación e bebidas.

[Plan estratéxico Universidade da Coruña UDC 2020](#)

O plan da UDC define unha serie de áreas estratéxicas nas que vai actuar:

- 1. Investigación, innovación e transferencia.
- 2. Docencia e aprendizaxe.
- 3. Responsabilidade social.
- 4. Financiamento e uso eficiente dos recursos.
- 5. Internacionalización.

Ao respecto da primeira área estratéxica, a de Investigación, innovación e transferencia proxecta unha serie de 3 obxectivos (producción científica de calidade, incremento da colaboración co sector privado do entorno e fomento da transferencia de coñecemento; e internacionalización da investigación e transferencia) aos que asocia unha serie de proxectos entre os que destacamos os de:

- *Implementar mecanismos estables de recepción e difusión das necesidades das empresas do sector privado*
- *Fomentar a cooperación interdisciplinar entre grupos*
- *Reforzar e coordinar os servizos de xestión de transferencia*
- *Definir adecuadamente e poñer en funcionamento as estruturas xurídicas dos centros do parque tecnolóxico*
- *Potenciar a acreditación de ensaios realizados polos servizos de apoio e investigación; e incrementar a súa colaboración co tecido produtivo*
- *Fomentar e apoiar o acceso ao financiamento internacional para a investigación.*
- *Aumentar a concorrência de grupos da UDC a convocatorias internacionais competitivas en consorcios privado-públicos.*
- *Impulsar a internacionalización a través da formación de novos investigadores.*

[Axenda Dixital Coruña 2012-2020](#)

Ten como misión contar cun sistema de información veraz e intelixente e acadar o obxectivo de mellorar o coñecemento da actividade da administración e a cidade para a optimización da toma de decisións por parte dos distintos axentes implicados mediante a análise e a avaliación de datos do funcionamento de diversos servizos civís e das actividades de soporte administrativas e da cidade.

[PXOM 2013](#)

(Joan Busquets BAU. 2013)

Busquets dentro das súas estratexias atópase o de promover unha cidade economicamente mais equilibrada para o que planea unha transición de industria pesada a microempresa ,un aumento do sector servizos e da economía do coñecemento dentro dun aumento xeral na diversificación económica.

[Observatorio Sociolaboral](#)

(Concello da Coruña. 2017)

Sinala que a actividade económica que se desenvolve na cidade esta caracterizada pola súa diversidade, sendo de feito unha cidade de servizos que exerce a súa actividade como nodo central e funcional na área metropolitana e sendo considerada tamén, xunto con Vigo, unha das dúas metrópoles rexionais e motores económicos de Galicia. Como grandes sectores destaca tódalas actividades dos Servizos, as diferentes Industrias, a Construción e a Pesca que presentan unha distribución desigual: (1%) na Agricultura e Pesca; (4%) na Industria, (12%) na Construción e (83%) nos Servizos.

[EIDUS A Coruña. 2017](#)

Apoio ao emprendemento en sectores vinculados ao coñecemento, a investigación e ao comercio de proximidade: Un dos retos principais que sinala esta estratexia de desenvolvemento é a de apoiar un modelo económico que complemente as dinámicas urbanas da cidade aproveitando e capitalizando o talento existente na cidade derivado da atracción da multinacional INDITEX e da área sanitaria da cidade (CHUAC). Este modelo económico sería complementario ao desenvolvemento social, baseado na investigación, a creatividade e o talento das persoas xunto ao comercio de proximidade como elemento necesario de calidade urbana.

Innovación: Ao respecto dos procesos de innovación presentes na cidade o informe sinala un conxunto de elementos que "actúan e interaccionan nos procesos de creación, difusión e uso de coñecemento economicamente útil" que está formado polas empresas, o Sistema Público de I+D+i, a Administración Pública, os Organismos de soporte e o entorno e que A Coruña dispón dunha Axenda Dixital Local aliñada cos intereses da UE (Unión pola Innovación), coa "Estratexia Española de Ciencia, Tecnoloxía y de Innovación 2013-2020 (EECTI)" e ca Estratexia de Especialización Intelixente de Galicia 2014-2020 (referida como "ris3 Galicia"). Dentro da Política Estratéxica de A Coruña valórase aue se ten traballado na planificación cara unha sociedade da información baseada no concepto Smart City que se ten materializado na Axenda Dixital Local (ADL) e, por outra banda, tense desenvolvido o Plan Director de Tecnoloxías da Información (PDTI) co obxecto de facer avanzar os sistemas municipais e completados con outros elementos (PEMUS, PXOM, SIT e a Infraestrutura de Datos Espaciais (IDE) de A Coruña.

I+D+i. A análise identifícaa dentro da UDC e os seus centros asociados , da Fundación de Investigación Biomédica, complementada co Complexo Hospitalario Universitario o Centro Tecnolóxico de Formación e o Área de Ciruxía Experimental; e do Centro de Investigacións Agrarias de Mabegondo. Os Organismos de Soporte o conforman os Centros Tecnolóxicos (Instituto Tecnolóxico de Galicia), os Museos Científico Tecnolóxicos (MUNCYT, Casa dos Peces, Casa do Home e Casa das Ciencias) e Temáticos (Torre de Hércules, Castelo de San Antón...); ás Oficinas de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI) e aos Puntos da Rede Nacional de Información de Actividades de I+D (Puntos PIDI), así como Laboratorios, entidades empresariais e viveiros de empresas, fundaciónss sen ánimo de lucro e outras entidades.

Coñecemento. Existe un grande potencial ao redor de INDITEX, coa "presenza e residencia dun capital humano de gran talento e coñecemento" e en polos de coñecemento como o sanitario, o tecnolóxico ou a construción. Existiría deste xeito, segundo o informe, un perfil de cidadanía que implica notables oportunidades no tocante á posta en funcionamento de start-ups ou no comercio minorista que se saiba adaptar ás necesidades deste tipo de cliente.

Estrutura sectorial da actividade económica. No tocante ao tecido empresarial, o sector servizos supón un 84% sobre o total de empresas, contando cun 5% de empresas con actividades de produción de alta tecnoloxía, un 8% con produción de media tecnoloxía, cunha maior relevancia das actividades vinculadas cos servizos fronte á produción de bens. O 30% do sector servizos serían servizos de alto valor engadido e máis do 24% en economía do coñecemento. A evolución sectorial no período 2004-2014 reflicte "unha importante caída do sector da construción próximo ao 18%. Con máis dun 22%, o comercio ao por menor e maior van ser as empresas máis importantes dentro do sector servizos, seguidas das actividades profesionais, científicas e técnicas (18%).

Dimensión económica. A análise que realiza o estudo sinala unha serie de debilidades económicas, entre as que se destacan as *dificultades do proceso de transformación do modelo económico cara unha economía de modelo circular baseada no coñecemento, a pouca diversidade económica, o pouco produto, as escasas empresas de innovación e a falla na cooperación entre PEMEs e a instalación de grandes centros comerciais na periferia municipal. Como elementos a destacar que no se sinalaran anteriormente indica aos novos mercados na alimentación e o turismo, a necesidade de aproveitar o bo nivel dos investigadores en Galicia, de impulsar a innovación ligada á tecnoloxía, TICs, saúde, construción e sector cultural e creativo; e impulsar a rehabilitación do tecido produtivo urbano.*

[Plan estratéxico de turismo da cidade de A Coruña. 2017](#)

Establece unha serie de retos e obxectivos estratéxicos para o turismo para *situar ao turismo como un eixo estratéxico chave e para dar máis calidade, variedade e profundidade á proposta turística da Coruña aumentando a rendibilidade económica e social do turismo, posicionando A Coruña como destino urbano baseado nos valores e identidade da cidade e cun novo modelo de organización na xestión turística.*

A estratexia desenvolverase será segundo a súa prioridade maior (*city break, gastronomía, turismo de congresos (MICE) e cultura pop*) e menor (*cultura e patrimonio, deporte, creativo, profesional e negocios*); e con outros a equilibrar (*sol e praia, cruzeiros*), a desenvolver (*Camiño inglés, náutico, natureza e educativo*) e a potenciar e aproveitar (*touring, day-trips*).

[Prospección de sectores xeradores de emprego na área metropolitana de A Coruña](#)

Estudo centrado nas TIC e Loxística, realizando unha serie de perfís de empregabilidade a través da análise de 633 empresas da área sinalando unha serie de *subsectores de actividade das empresas TIC da mostra: (audiovisuais, infografía deseño 3D, biotecnoloxía, consultaría, marketing dixital, programación, servizo técnico, XIS e telecomunicacións, sistemas industriais; e para as loxísticas: almacenase, distribución, alugueiro de vehículos industriais, comercio exterior, transporte marítimo, construción, consultaría, eventos, comunicación, industria, packaging, alimentario, servizo técnico, transporte especializado e UAV (drons).*

[Plan de industrialización e desenvolvemento empresarial da Coruña \(diagnose previa\). 2018](#)

Sinala como parte dos retos futuros da cidade os de fortalecer os sectores estratéxicos e avanzar na I+D+i nas empresas. E como sectores estratéxicos para o futuro indica os seguintes:

- Moda.
- TICs e Comunicación dixital.
- Economía azul e verde.
- Loxística e Porto.
- Saúde e envellecemento.
- Turismo e ocio. Congresos.
- Smart Cities.
- Contidos culturais.

2.2.2.2. Valores xeoespaciais da área de estudo en relación á capacidade de acoller usos produtivos

Realízase a continuación unha valoración dos terreos obxecto de estudo dende o seu posicionamento espacial á cidade, a súa relación coa área metropolitana e a súa conectividade xeral.

Conectividade: O solo do actual porto interior posúe unhas condicións óptimas para o seu desenvolvemento, grazas ao seu grado de conectividade por autoestrada, ferrocarril e mar; así como pola súa situación tanto pola continuidade coa cidade central como polas posibilidades de relación dentro da Área metropolitana e da Rexión Urbana Ártabra; o que permite pensar en promover actuacións de revitalización deste espazo central que poidan aproveitar o potencial que supón atoparse dentro dun tecido urbano moi denso e próximo ás principais áreas administrativas.

Relación coa cidade: é necesario pensar en sectores produtivos nos que sexa desexable a integración de residencia, traballo e servizos proxectando este espazo produtivo en relación cos barrios da contorna evitando actividade molestas e nocivas.

Metropolitaneidade: A súa pertenza e boa relación dentro da Rexión Urbana Ártabra, especialmente a través dunha futura articulación dun ferrocarril de proximidade, permite identificar outras áreas de proximidade dentro da Rexión A Coruña – Ferrol para acoller partes deste proxecto no caso de querer aproveitar ou incorporar outras infraestruturas, espazos en desuso, promover sinerxías empresariais e colaboración entre entidades; ou para poder optar á realización de operacións unitarias cunha imaxe común mais segregadas especialmente.

Complementariedade: Existen na proximidade certos servizos e equipamentos de apoio públicos ou privados, centros de I+D+I e transferencia tecnolóxica, Universidades, servizos de consultaría e incubadoras e centros de empresas de base tecnolóxica e laboratorios e centros de formación especializada en determinados sectores.

Integración co tecido urbano residencial existente: a área permite unha doada integración destes espazos de traballo coas áreas de vivenda dos barrios da contorna co fin de poder incluílos nunha oferta pensada para profesionais ou estudantes que realicen estancias breves e mesmo para potenciar pequenas actuacións de vivenda en réxime de alugueiro ou copropiedade.

Complementariedade coas áreas de dotacións: onde se concentran servizos, espazos culturais e de lecer e con boas conexións en transporte público ou mediante mobilidade branda.

Alta densidade: A cidade presenta unha alta densidade de case 6.500 hab/km², o que permite o pode configurar efectivas comunidades de aprendizaxe incorporando tarefas de formación ou construción de redes de colaboración, ben esporádicas ben en torno a proxectos concretos e estables, fundamentais para a transmisión de coñecementos non formalizables.

Xeración de novos espazos libres: A operación a realizar nestes terreos permitirá unha mellora dos espazos libres necesarios que melloren os estándares óptimos para altas densidades.



Valoración

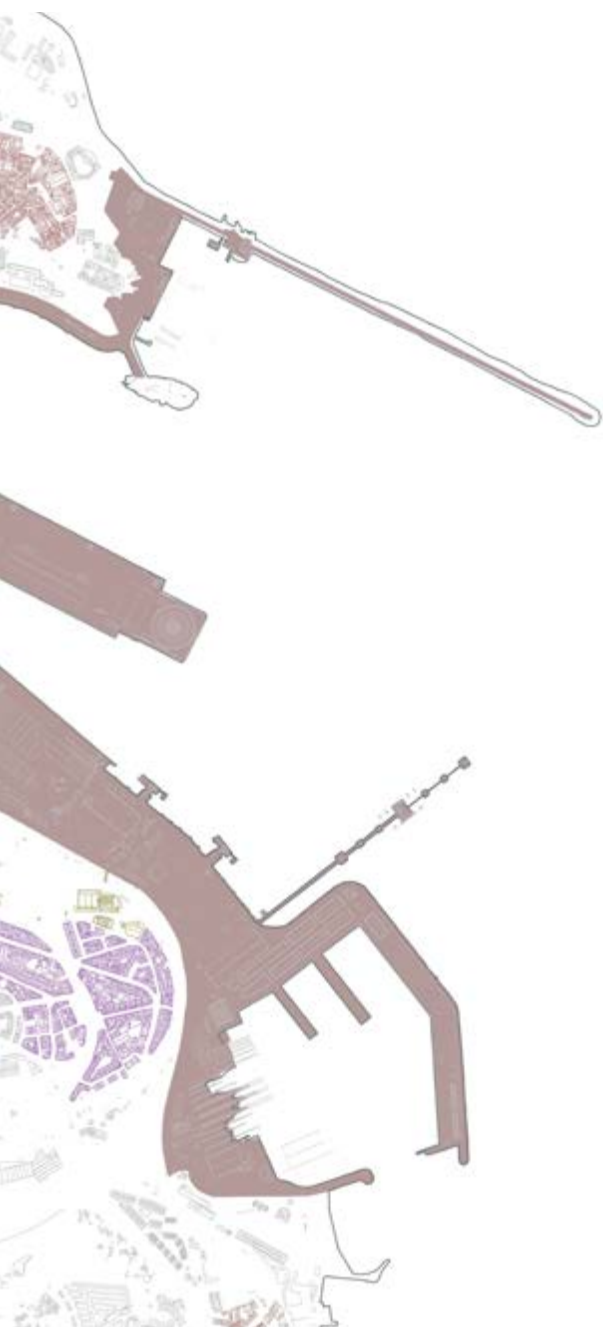
As excelentes características de localización e conexión permiten pensar esta área como lugar apropiado e adaptado para acoller zonas de xeración de espazos de innovación, de economía baseada nas industrias creativas e de polos de innovación demandantes de capital humano cualificado, relacionados con institucións de coñecemento da contorna e con alto valor engadido; así como sectores da economía adaptados ao modelo de economía do coñecemento das rexións metropolitanas. En relación coas actividades e sectores cunha vinculación á área metropolitana e á Rexión Urbana da Coruña, na que xa estean presente determinadas fortalezas e un tecido empresarial relativamente consolidado ou potencial; e que poidan apoiar e liderar as primeiras etapas de funcionamento serían actividades baseadas no coñecemento e a creación, incluíndo tanto ás industrias baseadas na economía azul e verde, as de servizos culturais ou de outros servizos como os que xiran en torno á saúde, a industria téxtil e as ciencias da vida. Son actividades que teñen en común ser intensivas en coñecemento e emprego cualificado, o que parece asegurar unha maior resistencia á deslocalización pola súa especialización temática, por acadar unha maior visibilidade externa e pola súa capacidade de atracción.

2.2.2.3. Estudo doutros procesos de rexeneración de espazos produtivos en entornos urbanos

As iniciativas de reestruturación do espazo produtivo e de sustentabilidade do tecido industrial desenvólvense de forma notable nos últimos anos en numerosos países de todo o mundo. En xeral os procesos parten dunha serie de principios inspiradores:

- A consideración da importancia da conservación da actividade produtiva para as economías urbanas, que se ten incrementado por mor da crise financeira, da burbulla inmobiliaria e da ameaza do cambio climático.
- A atención sobre o espazo produtivo existente e a contención da súa expansión: non creando máis espazo produtivo mentres o existente non esgote as súas posibilidades.
- Un uso máis intensivo do espazo, incorporando novos usos dentro dunha multifuncionalidade.

Non se trata pois, neste sentido, de actuacións de recuperación de áreas abandonadas que dean lugar á substitución radical das actividades implantadas no pasado por outras funcións urbanas non produtivas ou manufactureiras e xeradoras de centralidade como as estudadas nas principais remodelacións portuarias presentadas neste estudo, senón actuacións que, en áreas produtivas específicas ou como parte dos tecidos urbanos clásicos promoven a mellora e a sustentabilidade destas actividades concentradas especialmente. Escolléronse para este estudo diferentes formas de aproximación con obxectivos e formas diversas de xestión:

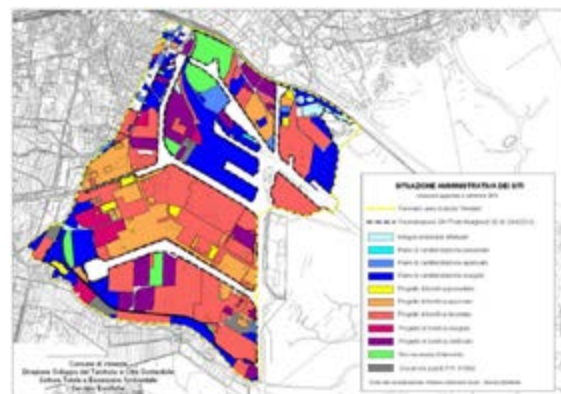


Barrios da fachada litoral

O caso de Porto Marghera en Mestre - Venecia

Porto Marghera atópase no centro dos fluxos comerciais e de transporte marítimo que atravesan o Mediterráneo e moi ben servido respecto ás infraestruturas da mobilidade. Durante os anos 20 do século XX comezou a súa actividade con industrias ligadas ás materias primas cun importante sector petroquímico que a partir da crise do petróleo foi declinando con importantes peches de empresas. A partir dese momento comezaron diversos plans de actuación coa problemática da contaminación dos solos para o cal realizouse un Master Plan en 1998. Nas partes recualificadas instaláronse empresas con actividades profesionais e de servizos, un polo de innovación tecnolóxica como o Parque Científico Tecnolóxico de Venezia (VEGA), e un polo loxístico e de transporte. O proxecto incluíu a recuperación e reutilización de diversos exemplos de **arqueoloxía industrial** e continúa na actualidade.

Malia que Porto Marghera foi pensada para grandes producións con áreas extensas, teñen sido as pequenas implantacións as que conseguiron que Porto Marghera seguira en funcionamento malia a crise económica mundial e quen lle confire un punto de vista ecolóxico e de innovación. Así mesmo moitas das implantacións teñen un carácter eminentemente urbanas nas áreas máis próximas a os núcleos habitados.



Ámbitos Porto Marghera



Porto Marghera (www.flickr.com)

A renovación sustentable do espazo produtivo en Holanda

A escaseza de solo en Holanda contribuíu ao desenvolvemento das áreas industriais sustentables no convencemento de que o incremento na calidade dos mesmos estende e mellora o seu ciclo de vida. A súa estratexia de adaptación das áreas industriais supón a creación de comunidades empresariais que maximizan o valor engadido a corto e longo prazo creando clúster de empresas que crean economías externas específicas na menor escala posible, a do polígono. Trátase dun sistema escalar e progresivo no que se parte de melloras básicas (infraestrutura básica, imaxe, sinalización...), ata chegar a obxectivos relacionados coa simbiose industrial:

- compartindo instalacións e servizos (hoteis, áreas de lecer, garderías, tendas, aparcamentos...)
- mediante servizos comúns almacéns, talleres, instalacións como aire acondicionado...)
- realizando unha xestión colectiva de residuos
- a través do fomento de edificios compartidos e multiplanta, aparcamentos subterráneos e axuste do consumo de solo das infraestruturas.

Para estimar o alcance da intervención e os fondos necesarios para a rexeneración das áreas industriais creouse unha tipoloxía de intervención en cinco niveis:

- Áreas de Actualización, que solo precisarán unha renovación da súa urbanización e edificación mantendo os usos actuais. 75.000euros/Ha.
- Áreas de Revitalización, que van precisar un enfoque integrado para reparar aspectos técnicos, económicos e sociais mantendo o entorno empresarial ou reubicándoo, actualizándose en parte as súas funcións económicas existentes. 230.000euros/Ha.



Proxectos en Holanda



Business Improvement District (www.intrepidnetworkinc.com)



Downtown Business Improvement District (www.townofcary.com)



9th Street Business Improvement District (www.passyunkpost.com)



Proxecto BIDs

- Áreas de Revitalización pesada, cando é preciso un cambio na propiedade do solo e a reparación e remodelación de edificios e a construción e reurbanización das infraestruturas. 1,4 millóns de euros/Ha.
- Áreas de Remodelación que recolleran parcialmente actividades e usos diferentes, xeralmente con outros valores de solo. 1,4 millóns de euros/Ha.
- Áreas de Transformación, debido a súa obsolescencia económica e ambiental que levará a un tratamento integral con novos e diferentes usos. 1,4 millóns de euros/Ha.

Os Business Improvement Districts (BID) aplicados a RU

Os distritos autoxestionados (BID), son distritos xestionados por empresas autorizadas polo goberno británico que xurdiron como resposta á crise dos centros urbanos. O xestor é moitas veces público ou sen ánimo de lucro onde os propietarios reverten as súas vantaxes fiscais mellorando o entorno. Existen así mesmo obxeccións a este modelo por mor da súa regulación do espazo público ou a transparencia na súa xestión. Os BID fináncianse mediante taxas á actividade dos propietarios das empresas radicadas neles, non aos propietarios inmobiliarios. As súas características principais son:

- Presupoñen un incremento dos servizos públicos superiores aos estándares locais: limpeza, seguridade, sinalización, retirada de vehículos abandonados,... que non supoñan grandes remodelacións.
- A definición de obxectivos e o deseño das operacións desenvólvese ca participación das empresas, identificando os problemas que consideran máis importantes.
- Apóianse na recadación dunha taxa de entre o 1% e o 2% do valor da actividade.

A política de defensa do espazo produtivo urbano en New York.

A política de rexeneración das grandes cidades industriais estadounidenses combina dúas liñas estratéxicas:

- A defensa da actividade produtiva na cidade fronte aos procesos de cambio de uso que provocan a relocalización das actividades industriais como elemento fundamental do dinamismo e a diversidade económica da cidade e o seu rol de integración das minorías.
- A ligazón desta defensa de la manufactura urbana coa propia sustentabilidade da cidade e a súa mestura de usos.

No comezo de século foise armando unha estratexia sobre a manufactura e o espazo produtivo en New York, coa participación de numerosas organizacións cívicas, universidades e grupos de interese cunha serie de estratexias:

- O mantemento da actividade produtiva e a defensa dos seus beneficios.
- Unha ampla rede de institucións non lucrativas que colaboran na rexeneración produtiva.
- Unha ampla participación popular orientada á defensa da calidade dos barrios ao sustento da actividade manufactureira e dos postos de traballo.
- Novos mecanismos de intervención e xestión diversificados e específicos
- Unha malla espacial de normativas urbanísticas innovadoras e de áreas de actuación que brinda o soporte administrativo.

New York tiña un espazo industrial non axeitado cuns custes prohibitivos debido á presión dos seus posibles cambios de uso. Deste xeito realizouse unha estratexia municipal creando as IBZ (Industrial Business Zone) onde non se realizarían cambios de uso residenciais e con incentivos (provedores de servizos para as empresas gratuítos e beneficios fiscais) para a relocalización de empresas. Ademais no planeamento creouse unha ordenanza especial, o distrito especial de usos mixtos (MX) que compatibiliza usos residenciais e industriais por medio dunha normativa específica.



IBZs

> Iniciativas en defensa do espazo industrial: A organización sen ánimo de lucro GMDC

Greenpoint Manufacturing and Design Center (GMDC) é o principal promotor do espazo produtivo sen ánimo de lucro de New York. Dende 1992 ten rehabilitado 6 edificios industriais para a súa ocupación por pequenas empresas manufactureiras, artesáns e artistas administrando cinco de elas. A súa iniciativa consiste en adquirir, rehabilitar e xestionar propiedades industriais abandonadas, facer de intermediario financeiro e promovendo a colaboración entre os interesados. GMDC financiouse inicialmente mediante unha subvención municipal préstamos de fondos éticos. O resto de recursos procede do alugueiro das empresas instaladas.



Greenpoint Manufacturing and Design Center (brooklynrelics.blogspot.com)



Brooklyn navy yard



Parque de la Libertad (www.parquelalibertad.org)



Comunitaria (www.parquelalibertad.org)



Jardin Botánico (www.parquelalibertad.org)

> Reconversión do estaleiro Brooklyn Navy Yard a un espazo produtivo industrial

Brooklyn Navy yard foi un estaleiro militar que foi abandonando pola mariña. Inicialmente formou parte dos plans de recuperación de fronteiras marítimas da cidade para converterse en vivendas de luxo mais tivo unha importante contestación veciñal para manter os postos de traballo industriais no distrito. Deste xeito a administración anulou o proxecto transformando o área mediante a rehabilitación e adaptación dos edificios existentes e a construción doutros novos. A xestión da operación realizouna unha ONG, a Brooklyn Navy Yard Development Corporation. Actualmente ten uso comercial e manufactureiro. BNYDC fixo da sustentabilidade e da preservación do patrimonio do estaleiro as compoñentes fundamentais da revitalización, localizándose actividades relacionadas coas enerxías renovables. Acolle mais de 240 empresas: estudos de gravación, do sector naval, pequenas fábricas, carpintarías, artesanía ou alimentación.

"Parque de la Libertad" en Costa Rica

"Parque de la Libertad", de 32Ha, creado no 2007, sitúase na localidade de Patarra na área metropolitana de San José, Costa Rica. Situado nunha zona industrial recuperada, intenta dar resposta as poboacións da súa área de influencia buscando a mellora da calidade de vida das comunidades veciñas mediante o seu desenvolvemento económico, social e ambiental e ofrecendo oportunidades para a súa formación técnica, artística, cultural e ambiental en 4 eixos: ambiental, artístico (musical, danza, tecnoloxía), PEMEs e desenvolvemento comunitario e actividades urbanas, con diferentes programas e escolas.

Concíbese como polo de desenvolvemento cunha oferta de excelencia e calidade que constitúa unha forza integradora coas comunidades ao seu redor para aumentar a participación das comunidades na vida cultural do país, a oferta de espectáculos, talleres e formación artística; aumentar as oportunidades de utilización no tempo de lecer en espazos seguros; Fomentar unha cultura de respecto pola natureza; e fomentar o potencial de xeración de emprego e crecemento económico do sector creativo, cun énfase na arte dixital e asTICs impulsando propostas de fortalecemento das MIPYMES da zona.

É un proxecto do Ministerio de Cultura xestionado en alianza público-privada pola Fundación Parque La Libertad, institución constituída por unha Xunta Administrativa composta por cinco membros e un equipo de traballo composto por 40 membros e financiado por unha serie de socios aliados. Presenta un modelo de xestión única de todo un espazo de carácter público que se define como autosustentable e inclusivo.

2.2.2.4.Oportunidades para novos usos

A aposta por unha economía ecolóxica que dea continuidade a Coruña como cidade relacionada co mar supón a busca de oportunidades a nivel internacional, estatal e rexional para a posta ao día dos seus sectores produtivos mais rendibles, pola aposta de novas cadeas de valor relacionadas con eles e pola aposta por novos sectores incipientes ou que presenten un grande potencialidade. Deste xeito propúxose a análise das diferentes oportunidades a partir dos conceptos de economía azul e verde. Así mesmo as análises realizadas aportaron boas perspectivas en relación a outros sectores (innovación, industrias culturais, TICs,...) dos que tamén se fixeron análises.

Ao respecto das oportunidades a nivel internacional e da UE

> A economía azul

A partir do 2012 desenvolveuse nos organismos internacionais e europeos os conceptos de crecemento azul (blue growth, UE) e economía azul (FAO), como estratexias de oportunidade económicas e mellora da sustentabilidade dos ecosistemas mariños.

A FAO aposta principalmente pola implantación de proxectos que teñan relación coa pesca, coa acuicultura e cos seus ecosistemas e cadeas de valor, baseando a súas liñas de actuación e financiamento en proxectos de comunidades locais onde haxa un enfoque holístico dos procesos co triplo obxectivo de maximizar os beneficios sociais, os socioeconómicos e a sustentabilidade ambiental. Promove así actuacións en diversas partes do mundo nas que destacan O Caribe, Asia-Pacífico e África e oriente próximo. Supón unha oportunidade para crear sinerxías de investigación e transferencia tecnolóxica con outros países a través de programas de investigación e I+D+I. Tendo en conta a experiencia de España, propónse deseñar e poñer en marcha accións de cooperación internacional baseada s no acompañamento e na formación. (como se reflexa na estratexia de crecemento azul española)

A UE, pola súa banda, promoveu o concepto de crecemento azul, cun enfoque moito mais amplo e como estratexia a longo prazo de apoio ao crecemento sustentable dos sectores mariño e marítimo. A UE clasifica ata 18 sectores dentro da economía azul dos cales considera prioritarios 5:

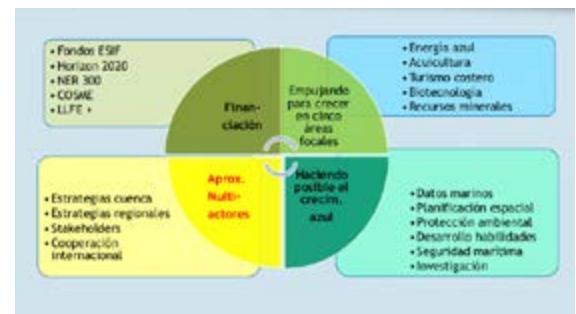
- Acuicultura
- Turismo marítimo, costeiro e de cruceiros
- Biotecnoloxía mariña
- Enerxía mariña
- Recursos minerais mariños

Destes 5, Coruña e a súa rexión Urbana teñen unha implicación nos 4 primeiros, sendo tamén extensibles ao resto de Galicia.

Non obstante a estratexia de crecemento azul, debido ao positivo impacto obtido quedou corta a nivel de sectores prioritarios. Debido a isto, na reflexión sobre o seu futuro téñense identificado novos sectores como o da construción naval, o transporte, os recursos non vivos (petróleo e gas natural), os recursos vivos (pesca e acuicultura, a súa cadea de valor e as actividades conexas), o turismo costeiro e as enerxías renovables. Así, desta reflexión aparecerá unha nova estratexia para o crecemento azul.

Así mesmo dentro do resto de sectores presenta importantes potencialidades en:

- Navegación marítima de larga e corta distancia e de recreo
- Transporte en augas interiores
- Pesca
- Produtos acuáticos mariños
- Protección de costas,seguimento e vixilancia



Crecemento azul



Iniciativa de crecimiento azul

> A economía verde

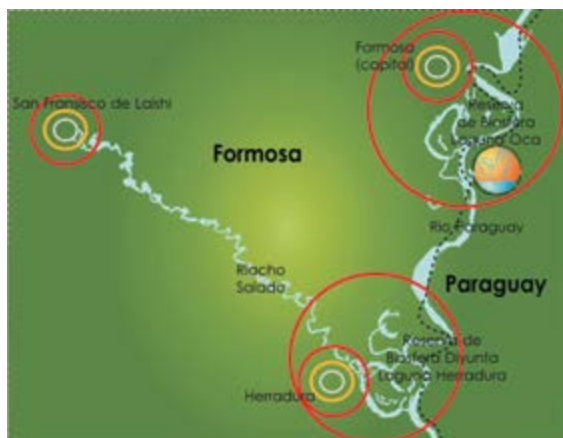
Na Conferencia de Naciones Unidas (Rio+20), a Economía Verde foi recoñecida como unha ferramenta para acadar un desenvolvemento sustentable social, económico e ambiental. O PNUMA definiu Economía Verde como "aquela economía que resulta nun mellor benestar humano e equidade social, reducindo significativamente os riscos ambientais e as escasezas ecolóxicas". Na súa expresión máis simple, unha Economía Verde pode ser considerada como unha que es baixa en carbono, eficiente en recursos e socialmente inclusiva.



Laguna Oca(www.radiolavoz.com.ar)

> Reservas da Biosfera en áreas urbanas e escala metropolitana como potencial turístico, saudable e de recursos primarios

Dentro das oportunidades da economía verde local, analizouse o caso dunha Reservas da Biosfera cunha localización moi próximas a unha área suburbana, a de Laguna Oca y Herraduras del Río Paraguay que se atopa case integrada na cidade de Formosa, Arxentina. Cunhas posibilidades de desenvolvemento vinculadas co aproveitamento dos seus naturais, dos seus ambientes e do turismo vinculado a eles. É un espazo onde se compatibiliza o desenvolvemento socio económico coa conservación dos bens e servizos da natureza, e na súa delimitación inclúese aos núcleos urbanos e as zonas onde se concentra a actividade económica da poboación



Laguna Oca (informeformosa.com.ar)

> Acuicultura

Analizouse o papel desempeñado polos CFPPA (Centre de formation professionnelle et de promotion agricole), centros de formación franceses como o CFPPA de Hyeres (Francia), como centros de formación profesional en acuicultura e agricultura como posibilidade de creación ou de interacción co Centro de Investigacións Agrarias de Mabegondo. (INGACAL-CIAM)

> Centro de avaliación de riscos mariños

O CEDRE (Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux) e un centro francés de investigación en contaminación de augas por accidentes situado en Brest con financiamento e privada cun orzamento anual de mais de 4,5 millóns de euros.. É o responsable francés da investigación, experimentación e documentación no tocante a produtos contaminantes. Durante os grupos de discusión propúxose a creación dun centro equivalente en Galicia.

Ao respecto das oportunidades estatais

> A economía azul e verde

A iniciativa de crecemento azul adquiriu un carácter particular en España, tendo en conta especialmente en as diferenzas xeográficas existentes, principio que está no fundamento do concepto de crecemento azul, integrando políticas ata o momento dispersas co gallo e acadar unha mellor comprensión do impacto que, sobre un entorno xeográfico determinado, poden producir ao confluir no mesmo. Deste xeito, a estratexia do sector identifica aqueles obxectivos económicos que permiten establecer proxectos que conflúen coas áreas de enerxías renovables, biotecnoloxía, construción naval e turismo costeiro. Para isto a iniciativa inclúe os elementos de financiamento e as medidas de xestión e estruturais necesarias respecto de:

- A innovación e desenvolvemento tecnolóxico: proxectos multisector
- O "Plan Estratégico de Innovación y Desarrollo Tecnológico"
- A diversificación pesqueira
- O "Plan Estratégico Nacional de la Acuicultura Española"
- A economía verde . <http://fundacion-biodiversidad.es/es/economia-empleo-verde>
- O Programa Operativo do FEMP

Así mesmo os eixos transversais serán o desenvolvemento social e o equilibrio ambiental e a busca da participación e a comunicación. O porto de Vigo aparece destacado como o pioneiro en España no desenvolvemento dunha mellor estratexia de coñecemento para o crecemento azul.

> Reservas da Biosfera de Urdaibai

Seguindo as oportunidades da economía verde local, tratouse o exemplo da reserva da biosfera de Urdaibai próxima a Bilbao dentro dun esquema similar ao planeado na de Laguna Oca y Herraduras del Río Paraguay.



Urdaibai (www.irekia.euskadi.eus)



Actividade acuicultura (elaboración propia)

Ao respecto das oportunidades autonómicas e metropolitanas

A análise realizada supuxo a procura de sectores con elevado potencial dentro da área metropolitana e de Galicia a partir das oportunidades detectadas nos ámbitos estatais e internacionais e que teñen relación coas principais valoracións realizadas nos estudos aparecidos na última década en relación a sectores estratéxicos e novos usos potenciais.

> Acuicultura

Ao respecto deste sector de crecemento azul considerado estratéxico dentro da UE e do "Plan Estratégico Nacional de la Acuicultura Española" elaborouse unha listaxe de empresas de Galicia e da área metropolitana con experiencia e desenvolvemento de proxectos de innovación. Así mesmo relacionáronse con outros organismos públicos e privados con experiencia no sector como o Cluster da Acuicultura e o Centro Tecnolóxico do Clúster da Acuicultura, O CIMA ou o IGAF.

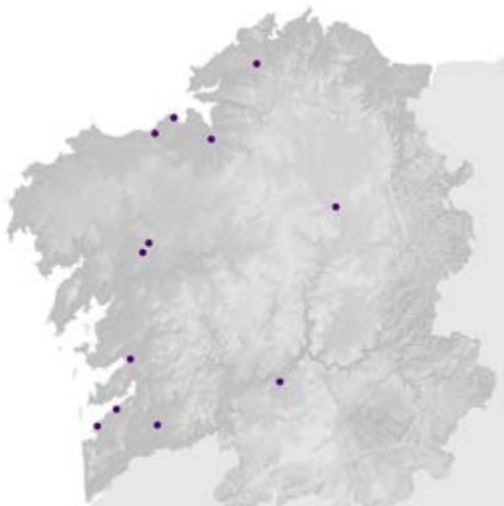
> Innovación

Dentro da "Estratexia Española de Ciencia, Tecnoloxía e de Innovación 2013-2020 (EECTI)" como marco estratéxico para as políticas de I+D+i estatais e autonómicas, e marco de referencia do POCInt 2014-2020, da Estratexia de Especialización Intelixente de Galicia 2014-2020 (referida como Estratexia RIS³ Galicia; e de posuír A Coruña unha Axenda Dixital Local e un recoñecemento ou distinción como **Cidade da Ciencia e a Innovación 2012 elaborouse unha listaxe de empresas relacionadas coa innovación agrupadas entorno ao GAIN**, (A Axencia Galega de Innovación adscrita á Consellería de Economía, Emprego e Industria). Trátase dun sector transversal moi ligado á biotecnoloxía, as TICs, pesca e derivados, farmacia,...con posibilidades de interacción multisectorial. Así mesmo, a cidade da Coruña asumiu impulsar o proceso de elaboración do "*Libro branco da Ciencia e a Innovación da Coruña Metropolitana: Innova CM*".

Un dos centros de referencia en innovación o **AZTI**, centro tecnolóxico en de innovación mariña e alimentaria do País Vasco, foi invitado a realizar unha presentación dos seus traballos no foro Tecendo Litoral. Igualmente participou no foro o programa **Emprendemar** de crecemento e desenvolvemento económico e social do territorio para a diversificación das actividades da pesca; Lonxanet, Fundación para o fortalecemento da pesca artesanal e das súas poboacións establecendo vínculos co sector pesqueiro que foi obxecto dunha entrevista.

> Biotecnoloxía

Analizouse a posición e subsectores relacionadas de diferentes empresas de biotecnoloxía relacionadas co Clúster Tecnolóxico Empresarial das Ciencias da Vida BIOGA.



Actividade biotecnoloxía (elaboración propia)

> Biomedicina e farmacia

Analizáronse as empresas do sector presentes na área metropolitana e Galicia que presentan procesos de innovación.

> Construción naval e enerxías mariñas

Visitouse a planta de Navantia en Ferrol, facendo atención á posta en marcha dos procesos relacionados coa industria 4.0 e as súas implicacións coa industriais locais. A súa análise mais detallada figura nos anexos de entrevistas.

> A economía verde

Téxtil: Listáronse unha serie de empresas do sector presentes na área metropolitana e en Galicia que presentan procesos de innovación en relación coa economía verde e local (tecidos, produción, organización)

Construción: Listáronse unha serie de empresas do sector presentes na área metropolitana e en Galicia que presentan procesos de innovación en relación coa economía verde e local (produción, organización, materiais)

Alimentación: Existen importantes empresas de alimentación tradicional aos que hai que engadir un importante número de empresas relacionadas coa economía verde dentro da área metropolitana. A presenza da Reserva da Biosfera supón un importante valor para moitas delas.

Sectores transversais:

TICs: Analizáronse as serie de empresas do sector a través do estudo da UDC "Prospección de sectores generadores de emprego en el área metropolitana de A Coruña: TIC Y LOGÍSTICA"

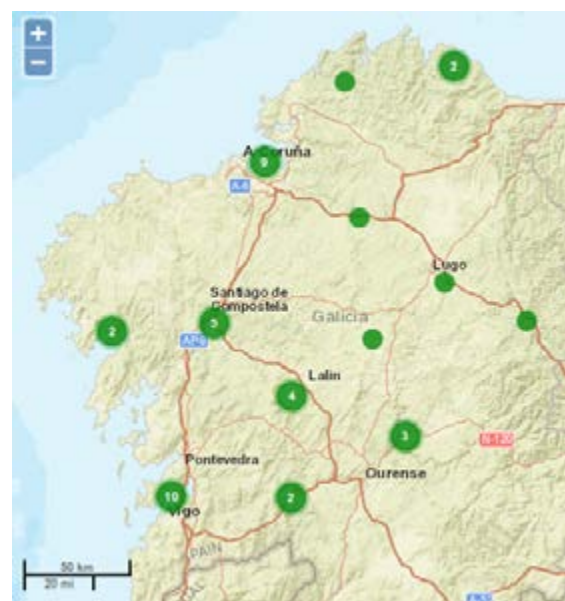
Loxística: Analizáronse as serie de empresas do sector a través do estudo da UDC "Prospección de sectores generadores de emprego en el área metropolitana de A Coruña: TIC Y LOGÍSTICA"



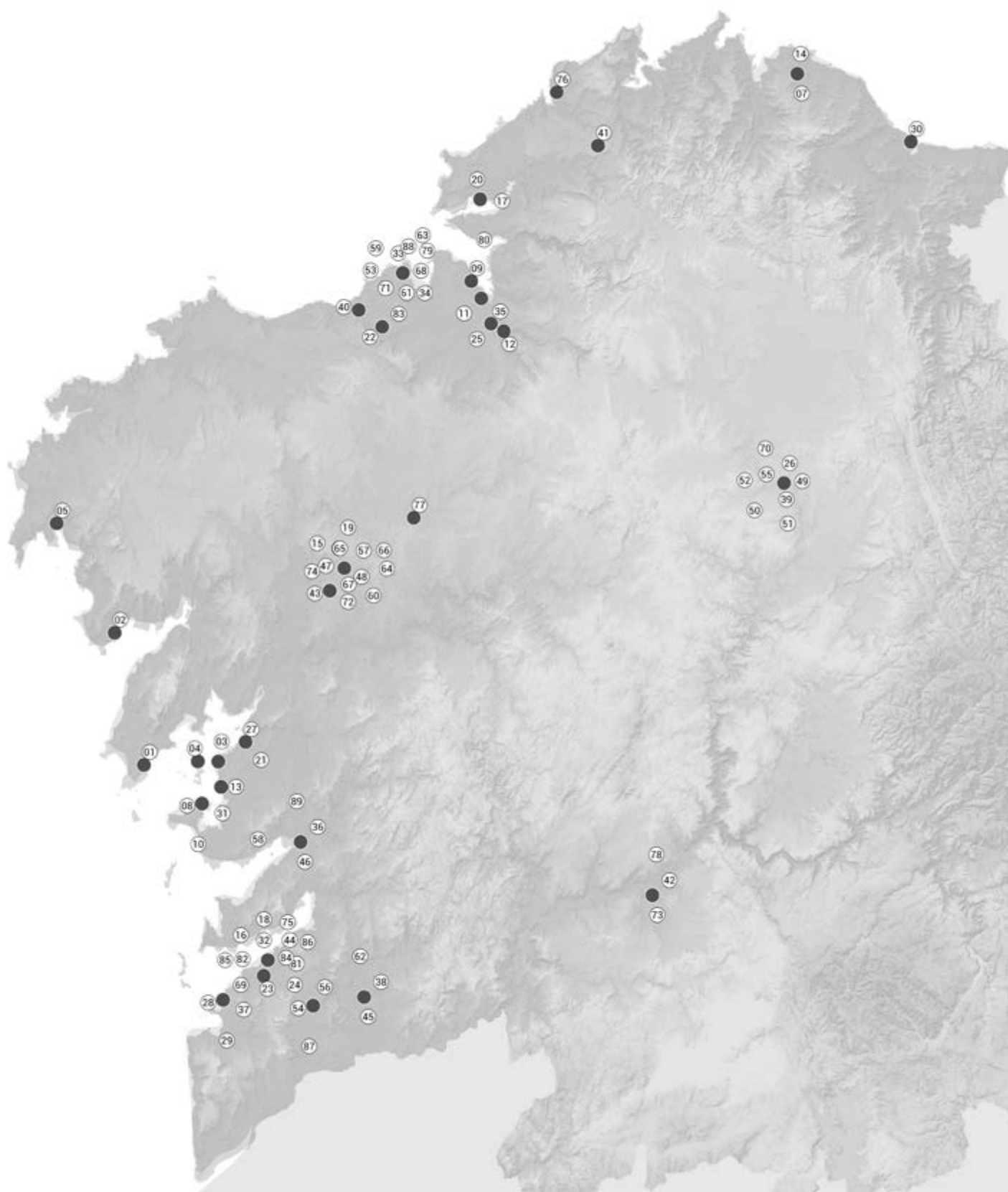
Actividade biomédica (elaboración propia)



Actividade construción naval (elaboración propia)



Situación lista espiga



Actividade (elaboración propia)

2.2.3. Conclusións

2.2.3.1. O mantemento e reforzo dos activos existentes

O interese de manter o potencial xerador de actividade económica ligado ao desenvolvemento sustentable e dentro da estratexia europea 2020, parte do convencemento do desenvolvemento da Coruña como cidade pesqueira e da súa evolución paralela ao pulo da actividade portuaria. A gran oportunidade e mellora da calidade de vida que xera o traslado a un espazo que non está en contacto directo cos principais asentamentos de poboación, daquelas actividades mais perigosas e perniciosas para a saúde, abre un abano de posibilidades á implantación de novas actividades produtivas en sintonía coa calidade ambiental e a calidade de vida das persoas, que se traduce na integración da súa compoñente saudable, tanto no modo de implantación como das actividades en si.

O mantemento e reforzo dos activos existentes no ámbito rexional dende unha perspectiva de integración cos valores que se establezan na no proceso de transformación dos terreos portuarios e litorais. Neste reforzo cabe unha especial mención ao sector pesqueiro e aos sectores derivados do mesmo, apuntándose así mesmo aquelas actividades que teñen peso de seu e coas que se pode comezar o reforzo dunhas alianzas estables:

- Acuicultura
- Pesca
- Alimentación e derivados da pesca
- Biotecnoloxía mariña

A pesca é unha das **principais actividades portuarias** que liga o espazo pesqueiro marítimo ás grandes infraestruturas de comunicación e a relación coa cidade. A aposta polo reforzo e expansión da actividade pesqueira debe ser unha das principais liñas de traballo, se ben esta tarefa non recae principalmente na competencia municipal, poden acollerse medidas que axuden á súa mellora, como poden ser:

- Apoio municipal ás políticas pesqueiras integradoras e á promoción a través de liñas transversais de cooperación, reforzando as políticas xa existentes.
- O estudo das necesidades espaciais, loxísticas e infraestruturais do sector pesqueiro, da Lonxa e das actividades derivadas, e a inclusión das necesidades nos proxectos de rexeneración urbana do litoral.
- A coordinación co sector pesqueiro e derivado para a implantación de mediadas xeradoras de valor engadido en relación ao artellamento porto - cidade.

A conservación da actividade produtiva na cidade

A consideración da importancia da conservación da actividade produtiva para as economías urbanas se ten incrementado por mor da crise financeira, da burbulla inmobiliaria e da ameaza do cambio climático. Deste xeito a renovación deste espazo central urbano como área produtiva fronte a zonificación e dispersión acontecidas nas últimas décadas supón poñer a atención sobre o espazo produtivo existente e a contención da súa expansión: non crear máis espazo produtivo mentres o existente non esgote as súas posibilidades.

A conservación dos terreos portuarios como espazos produtivos e a reutilización paulatina destes solos localizados nun sector da cidade central aptos para acoller novas funcións e xerar novos usos e empregos supón a posibilidade de dar resposta ás necesidades dunha nova cidadanía que reclama menos desprazamentos, que pide traballar e vivir en lugares próximos minimizando os seus desprazamentos e a súa pegada ecolóxica e que pon por diante a calidade do entorno e o acceso a unha oferta cultural fronte a outras variables vitais. Dentro deste espazo, a implantación de actividades que combinen a investigación e a innovación, coa interacción coa cidade e a cidadanía e a promoción económica resulta fundamental. Para elo recoméndase traballar **tecendo alianzas cun abano de centros administrativos, institucionais, produtivos e sociais** de cara a crear unha **Rede que lidere o proceso**, cree uns lazos estables e que, unha vez consolidados, poida establecer pautas e programas de desenvolvemento que deriven en proxectos concretos. Promóvese así o mantemento e fortalecemento da alta densidade presente na cidade central (6.453 habitantes/km²; 214 vivendas/Ha.), o que vai permitir unha proximidade e integración de diferentes sectores de innovación; e que pode configurar unha efectiva comunidade de aprendizaxe. Así este espazo en rede podería acoller e potenciar unha serie de sectores xa presentes no entorno que así se verían reforzados e potenciados:

- Ciencias da saúde e farmacia
- Industrias culturais
- Téxtil de proxección local
- Construción verde e servizos técnicos de enxeñería
- Alimentación ecolóxica e marcas de calidade
- TICs
- Loxística

Dentro dunha estratexia de colaboración e integración a nivel de Rexión Urbana unidos á presenza da universidade e outros centros de investigación tamén poderían engadirse outros sectores:

- Industrias navais
- Enerxías renovables mariñas
- Seguridade marítima

Porén, o traballo de renovación sobre todo o ámbito do bordo litoral cidade central - área metropolitana permitirá o establecemento de estratexias en todo o tecido para actividades de lecer:

- Turismo sustentable e turismo verde
- Turismo de cruceiros,
- Gastronomía e hostalería (tecendo sinerxías co porto e a pesca)

Outras medidas recomendadas na promoción económica do litoral, serían:

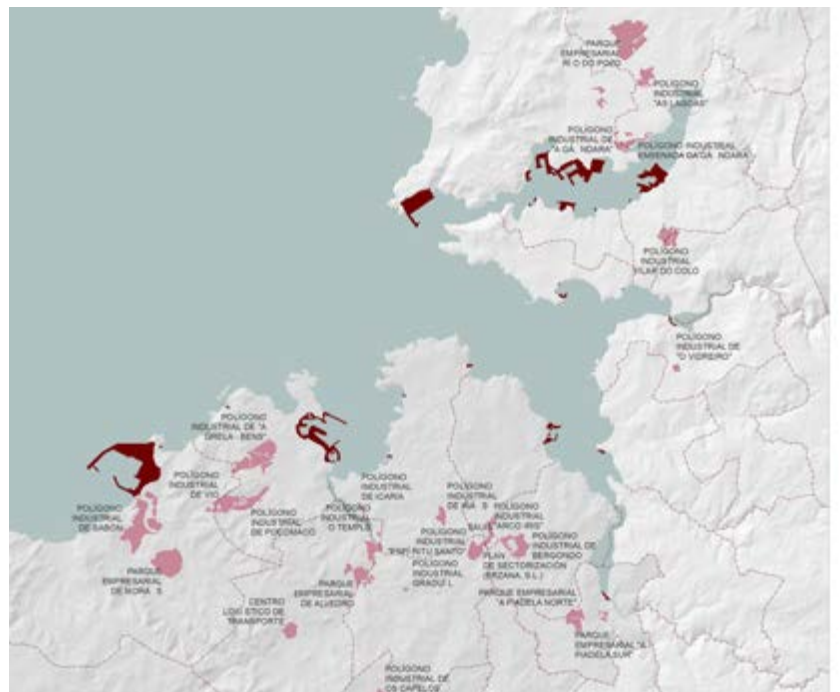
- A xeración dun clima de confianza entre administracións e de seguridade xurídica e económica, de cara á consolidación e implantación de novas actividades. O establecemento dun órgano xestor integrador.
- A elaboración dunha estratexia de desenvolvemento económico ligada ao litoral, onde se establezan as bases para a súa posta en marcha:
- Incorporación das medidas de urbanismo adaptativo.
- Exposición do atractivo dos terreos litorais en relación coa promoción económica e inclusión a redes globais e ao achegamento na calidade das persoas traballadoras.
- Especificación de prazos de uso e concesións.
- O marco de integración e requisitos mínimos en canto á xeración de valor engadido na contorna e das políticas particulares das empresas en relación á integración ambiental, social e económica.
- Axudas á pequena empresa e ao comercio.



Polígono de A Grela(www.agrela.com)



Encoro de Bañobre. Arteixo (Directrices Ordenación Territorio)



Sectores da actividade(elaboración propia)

3. RECOÑECENDO O LITORAL

Unha investigación participada

3.1.FALANDO DO LITORAL

Mediación con axentes no proceso de investigación

O proceso de investigación de Tecendo Litoral contou cunha parte documental, expostas nos capítulos "Onde mirarnos" e "Atlas e contextualización", e outra oral. Esta segunda tivo moita relevancia, tanto pola calidade e envergadura das informacións obtidas nas diversas áreas de coñecemento, como por servir en si mesma como un proceso de mediación, onde presentar o proceso e tomar a temperatura do posicionamento de axentes e sectores diversos en relación a este tema. Expóñense a continuación os datos, os espazos, os criterios, os axentes e as ideas máis repetidas ao longo deste proceso de escoita activa.

3.1.1.Criterios para definir como e con quen falar do litoral

Esta ampla parte do traballo baseada na escoita activa tivo como obxectivo coñecer:

- Que hai no porto interior da Coruña, e que no conxunto do litoral (a nivel de espazo vivido e espazo construído, tecido empresarial, tecido verde).
- Que liñas de estudo abertas desde os ámbitos do coñecemento poden ser de utilidade para este tema, e cales son as súas conclusións.
- Que posibles alianzas se poderían establecer para seguir tecendo a transformación dos peiraos.
- Cal é o posicionamento sobre as transformacións recentes que se efectuaron no litoral coruñés, e cales as expectativas de cara ás transformacións futuras.

Os criterios xenéricos que se seguiron para a selección dos axentes foron:

- Que tiveran **información de calidade** e en profundidade para dar resposta ás preguntas da investigación, ben pola súa traxectoria investigadora, ben pola súa propia experiencia profesional ou vital.
- Que foran **axentes ou entidades representativas** na cidade, pola súa conexión directa co tema do porto ou do litoral, ou por representar a voz dun conxunto amplo de persoas.
- Que representaran **voces diversas**, tanto por pertencer a diferentes sectores (económico, social, investigador,...) ou escalas (portuaria, cidadá, metropolitana,...), como por manter posicionamentos diversos.

O primeiro paso foi a construción dun mapa de axentes, (Anexo I) que se foi enriquecendo conforme foron avanzando as propias conversas. A transversalidade e complexidade do tema de estudo conforma un mapa moi amplo, a respecto do cal a investigación de Tecendo Litoral acomete un diálogo iniciático que será podería ser continuado noutras fases deste proceso.

3.1.2.Espazos para a conversa con axentes

Estes foron os espazos establecidos ao longo do proceso de investigación para o diálogo con axentes:

- Entrevistas cualitativas individuais ou colectivas
- Cinco grupos de investigación
- Unha xuntanza informativa para a activación cidadá
- Máis o propio Foro Cidadán

3.1.2.1.Entrevistas cualitativas e conversas

A meirande parte do traballo de campo con axentes realizouse a través de entrevistas cualitativas individuais, dunha duración aproximada de entre 1 e 2 horas. Esta escolla metodolóxica, aínda que máis lenta, permite afondar máis nos temas de estudo ou experiencias de cada persoa. A isto hai que engadir conversas con outros axentes estratéxicos, que sen contar co formato da entrevista cualitativa, si foron orientativas e valiosas para o conxunto do proceso.

Neste formato de entrevistas e conversas falouse con 40 axentes. O perfil maioritario é persoal investigador, aínda que tamén se buscaron voces do tecido empresarial, social, e institucional.

O desenvolvemento das entrevistas estivo supeditado en cada caso ás áreas de coñecemento do axente, intentando obter unha información exhaustiva e de calidade sobre o eixo da investigación co que se relacionaba. Porén, o esquema de todas as entrevistas foi o mesmo:

- Informar ao axente do momento no que se atopa A Coruña en relación aos terreos portuarios e os obxectivos da investigación.
- Coñecer a súa área de traballo en relación ao tema e posibles alianzas que se poidan establecer entre o Concello e o seu sector.
- Entender por que considera, desde a súa traxectoria, que a transformación dos terreos portuarios constitúe unha oportunidade para A Coruña.

3.1.2.2.Grupos de discusión

Os grupos de discusión son espazos colectivos arredor de temas centrais na investigación, pensados para grupos non maiores de 9 persoas. Teñen unha duración de 1h30. Esta escolla metodolóxica permite obter unha información enriquecida e contrastada por axentes relacionados cun tema en común pero con diferentes perspectivas. Sirve ademais de “termómetro”, para testar cales son os temas de maior consenso ou disenso entre unha mostra do sector.

Os grupos realizados foron cinco:



GRUPO	CANDO E ONDE	PRINCIPAIS CONTIDOS
Memoria e impacto social das transformacións	5 de marzo no C. Cívico de San Diego	- Impactos sociais das transformacións no porto e no bordo litoral da Coruña - Elementos do patrimonio material e inmaterial portuario ou litoral que deben ser mantidos - Transformación dos terreos como oportunidade para a cohesión social e a identidade
Territorio: urbanismo, mobilidade e sustentabilidade	6 de marzo no C. Cívico de San Diego	- Oportunidade para a mobilidade: tren, peóns, ciclismo, transporte marítimo - Terreos de San Diego: polo de innovación ou barrio? - Accións concretas para a integración da infraestrutura verde na cidade (recuperación do Río Monelos, lámina de auga, etc.)
Economía azul e usos	7 de marzo no C. Cívico de San Diego	- Debilidades e fortalezas dos terreos de San Diego no marco do crecemento azul - Empresas, startups e grupos de investigación que poden ser unha alianza para estes terreos - Sectores produtivos no marco do crecemento azul e verde que poden ter sentido para A Coruña e o seu porto
Actividade portuaria	5 de abril no Forum Metropolitano	- Que impactos tiveron as transformacións portuarias recentes - Que uso fan actualmente dos espazos portuarios (zonas de tránsito, uso dos espazos urbanos estremeros, etc) - Que necesidades teñen para mellorar o seu traballo e en que medida podería a transformación do porto supor unha oportunidade - O agrupamento do sector pesqueiro: ten sentido? Onde?
Hipótese económica	20 de abril en María Pita	- Necesidades do tecido empresarial de cara a estes terreos - Empresas, startups e grupos de investigación que poden ser unha alianza, no marco das economías azul e verde



Os grupos de discusión contaron con presenza institucional do Alcalde e a Concelleira de Participación, nuns casos, e o Concelleiro de Economía e Emprego noutro, que deron a benvida ao proceso e logo abandonaron a sala para facilitar o desenvolvemento do grupo.

3.1.2.3.Xuntanza informativa

A xuntanza informativa para a activación cidadá foi un encontro con entidades do tecido social, cultural, deportivo e activista que tivo lugar no Cento Cívico de San Diego o 14 de marzo. O sentido deste espazo foi dar información de primeira man a colectivos especialmente sensibilizados coa problemática dos terreos portuarios, así como recoller os seus principais sentires e ideas. Asistiron un total de 17 persoas das seguintes entidades:

- Festival Mar de Mares
- IEO
- Federación Asociacións Veciñais
- Dúas persoas da AAVV Eirís
- Cinco persoas de CADECO
- Dúas persoas do Real Club Náutico
- Dúas persoas do Club Náutico Oza - O Puntal
- Unha persoa de Ciclistas Crunia
- Unha persoa de Mobiliza e a Plataforma en Defensa do Tren
- Unha persoa do Servizo de Bibliotecas da Coruña

A xuntanza contou coa presenza institucional do Alcalde, a Concelleira da Participación, e o Concelleiro de Rexeneración Urbana, que permaneceu durante toda a sesión e respondeu as preguntas das persoas asistentes.



3.1.2.4.Datos de participación

Persoas que asistiron aos espazos de participación de Tecendo Litoral: 60

- a) Entrevistas individuais: 39
- b) Grupos de discusión: 23
- c) Xuntanza informativa: 17

*Nota: o nº total non equivale a suma de participantes nos espazos porque hai axentes que fixeron unha entrevista e viñeron tamén a un grupo de discusión.

Persoas contactadas que non participaron do proceso: 35



*Nota: os motivos foron diversos. Por orde de frecuencia: 1) Na meirande parte dos casos a falta de asistencia debeuse a dificultades de axenda para encaixar a cita; 2) Non responderon; 3) Os contactos non estaban actualizados e as entidades xa non existían ou as persoas mudaran de enderezo; 4) Confirmaron asistencia e logo non se presentaron á cita; 5) Manifestaron falta de interese no proceso ou a convocatoria que lle propoñíamos.

> Táboa cos datos globais de participación, incluíndo os datos desagregados por xénero:

Por sectores:

	Homes	Mulleres	Total
Voces institucións	29	7	36
Tecido empresarial	8	2	10
Tecido social	13	2	15
TOTAL	50	11	61

Por formatos:

Sesión	Número	Mulleres	Homes	Non específica
1	185	71 (38,37%)	105 (56,75%)	9 (4,8%)
2	193	70 (36,27%)	113 (58,55%)	10 (5,81%)
3	190	67 (33,66%)	112 (58,94%)	11 (5,79%)
4	172	52 (30,23%)	110 (63,95%)	10 (2,90%)

3.1.3. Análise da participación e principais ideas

A análise dos espazos de escoita activa dos diferentes axentes permite facer emerxer algúns patróns ou ideas que se repiten, de moita relevancia para as conclusións finais desta fase e para a folia de ruta do goberno municipal. Antes de entrarmos nas principais ideas de cada eixo da investigación, unhas notas globais da participación:

- O clima en todos os espazos de participación foi moi amable e cun gran consenso nas cuestións estratéxicas. O posicionamento dos axentes é maioritariamente afín á estratexia do goberno municipal. Entendemos que isto se debe a dúas cousas: 1) Que esta posición conta cun amplo apoio social; 2) Que as voces máis discordantes, que tamén foron convocadas aos espazos de participación, non quixeron involucrarse no proceso.
- En relación con isto, e no tocante á inclusión de voces diversas:



- O xénero predominante en todos os espazos de participación, así coma no propio Foro, e amplamente o masculino. Aínda facendo especial fincapé na convocatoria de mulleres non se conseguiu aumentar a súa presenza.
- A idade dos axentes entrevistados, tanto na parte máis académica coma na social, é media - alta (entre os 40 e os 65 anos, maioritariamente).
- A procedencia maioritaria é A Coruña e a súa área metropolitana, aínda que tamén se incorporaron voces enriquecedoras doutros lugares (especialmente Ferrol).
- No que atinxe aos sectores entrevistados: non se buscou unha mostra representativa do conxunto da cidadanía, se non unha mostra relevante e con información profunda e desde perspectivas diversas, polo que se escolleu axentes de sectores diversos e con amplo coñecemento sobre o tema de estudo. Por ámbito, os axentes entrevistados clasifícanse en:
 - Voz da investigación (especialmente UDC, e grupos de investigación vinculados co mar).
 - Voz das institucións vinculadas co mar (coma o CEIDA, o GALP, o IEO, etc), así como o propio Concello, facendo traballo con distintas áreas para transversalizar a información.
 - Voz empresarial, con especial fincapé na comunidade portuaria.
 - Voz social (entidades activistas, culturais ou deportivas).

A continuación, saliéntanse as principais ideas que saíron por cada un dos eixos de estudo. Alúdese ao sentido de cada liña (obxectivos e temas que se pretenderon analizar), faise unha análise cualitativa atendendo a cuestións como o perfil dos axentes ou o clima dos espazos, e reséñanse algunhas das ideas máis destacadas (de maior consenso ou disenso, ou, que aínda sen se ter repetido, son de especial interese pola súa orixinalidade ou relevancia). Ademais, sinálanse algúns axentes ou entidades que poden ser alianzas estratéxicas para o traballo que siga facendo neste campo o goberno municipal.

3.1.3.1. Falando de memoria e impacto social das transformacións

Sentido desta liña

A información que se pretendeu extraer nesta liña xirou arredor de dous eixos: a identificación de elementos do patrimonio material e inmaterial relevantes para a identidade (tanto do Porto Interior coma da cidade), e a análise dos impactos sociais que tiveron as anteriores transformacións promovidas no bordo litoral da Coruña. É ademais o eixo relacionado co vínculo afectivo da Coruña co mar e co porto.

Análise cualitativa

Os contidos deste eixo non están representados directamente por ningunha rama da investigación, polo que a procura de axentes é máis difusa e os perfís máis heteroxéneos ca noutras liñas de estudo. Dado que engloba esa dimensión máis emocional e intanxible, moitos axentes comezaban falando dela aínda que non se lle preguntara antes de meterse nas súas liñas de investigación ou a experiencia desde o seu sector.

Principais conclusións

Sobre patrimonio, as principais conclusións son:

- Existe un **vínculo** afectivo incontestable entre a **cidade e o mar**. Todos os axentes entrevistados aluden a el nas conversas, amparándose a miúdo na propia historia mareante da Coruña.

- Existe tamén un forte consenso sobre que as **transformacións** efectuadas nas últimas décadas no bordo litoral non souberon aproveitar ese vínculo de xeito que afectara positivamente na vida das persoas e a identidade da cidade.
- Ao preguntar por elementos do **patrimonio** material e inmaterial que sería relevante conservar en posteriores transformacións do Porto interior, atopámonos con que a maior parte dos axentes se remite ao **bordo litoral** dun xeito máis integral. Alúdese con moita frecuencia á memoria mariñeira -e a necesidade de recuperala e poñela en valor. Os nomes das pedras, os nomes das persoas que traballaron no mar ou no porto, os lugares transformados (a praia de Oza e a zona da Torre son algúns dos máis destacados nas conversas), ou os referentes míticos.
- Porén, existen algúns **elementos** propiamente portuarios que foron destacados:
 - As grúas do Porto
 - O edificio da Lonxa vella
 - O edificio maremotriz
 - Todo o relacionado cos redeiros
- A zona da cidade que máis ten traballado a memoria do barrio en relación ao bordo litoral é **Oza - Os Castros**, a través de proxectos como Pantasma de Oza ou Remexendo a memoria de Oza.

Sobre a parte de **impacto social** das transformacións:

A voz maioritaria recollida nos espazos de transformación é que os impactos sociais das transformacións recentes do bordo litoral foron **negativos**. Os axentes destacan:

- O paseo marítimo, coma unha infraestrutura que, aínda que modernizou a zona da Torre e permitiu o acceso do tráfico, non tivo en conta a diversidade do lugar, a memoria, e os usos históricos que se viñan facendo dese espazo.
- A construción do porto deportivo co consecuente traslado dos barcos de pesca para Oza é outro dos temas que se critican con maior frecuencia.
- Porén, outras voces si recollen os impactos **positivos**. Para Sestico -e entendemos que para unha parte relevante do tecido portuario- a construción do Porto Exterior tivo un impacto moi positivo no seu volume de negocio.
- A **autopercepción dos veciños e veciñas de Oza - Os Castros** que entrevistamos nesta parte é que son un barrio periférico que padeceu durante décadas a expansión do porto, tanto a nivel territorial -vendo como se destruían elementos do seu patrimonio, como a praia do Lazareto- coma de sustentabilidade -aluden á balsa de lodos, as descargas ou a contaminación do aire.

A idea máis repetida desta eixo: A Coruña é unha cidade eminentemente oceánica, cun forte vínculo histórico co mar que se crebou nas últimas décadas.



Unha idea especialmente relevante deste eixo: unha proposta innovadora e sostible de usos futuros debe atender á memoria e aos usos pasados.

3.1.3.2.Falando do territorio

Sentido desta liña

O obxectivo desta liña é extraer as principais ideas para a planificación do territorio, atendendo á oportunidade que presentan os terreos portuarios no marco da área metropolitana, dunha banda, e para o conxunto da cidade pola outra. Inclúe temas de urbanismo e de mobilidade, e nela os axentes responden principalmente a que facer (que dotacións serían interesantes para a cidade) e como facelo (como intervir neses terreos, con que criterios e en que fases).

Análise cualitativa

O perfil maioritario deste eixo é a voz investigadora, especialmente vinculada coa UDC nas liñas de arquitectura, enxeñaría ou paisaxe. Porén, todos os axentes aluden nas súas conversas á oportunidade territorial, facendo especial fincapé na mobilidade e a conexión cos barrios, como se sinala nas principais conclusións.

Principais conclusións

No que atinxe ao **urbanismo**, as principais conclusións son:

- Existe un consenso xeneralizado de que **Batería Calvo e Sotelo** cumpren unha función dotacional e de espazo público, e que **San Diego** debe ser comprendido coma un polo de innovación económica. Con todo, os axentes entrevistados de Oza - Os Castros, temen que a parte de San Diego se relegue a usos industriais, que non repercutan dun xeito positivo co barrio nin estean conectados con el. Sinalan que tamén teñen necesidades dotacionais, e consideran que foron os máximos afectados polas transformacións e que a cidade ten unha débeda con eles.
- Existe tamén un consenso total en que o xeito de acometer **San Diego** ten que ser **híbrido**: non como un polígono empresarial enteiramente, nin como parte dun barrio sen actividade económica específica.
- Outra idea da que parten todos os axentes é o potencial que ten para a cidadanía que **se abra o muro**, poder acceder a eses terreos que agora están excluídos do tránsito, e conectalos cos barrios colindantes do mellor xeito posible.
- A nivel de **dotacións** expuxéronse algunhas ideas en relación coas necesidades e desexos das persoas existentes, como poderían ser: (centro de día ou residencia para persoas maiores, instituto con especialidade en artes ou equipamento educativo, espazos de lecer para a xente moza, residencia universitaria, albergue para visitantes, biblioteca, museo do mar ou centro de interpretación (información detallada no apartado de usos), centro de investigación aplicada (información detallada no apartado de usos)
- Outra idea cun amplo consenso, que se repite tanto nas entrevistas individuais coma nos espazos grupais, é a de **intervir o menos posible** nos terreos a nivel construtivo. Aproveitar o construído, ou xerar espazo de usos reversibles sen grandes investimentos e co apoio de recursos europeos, con construcións sustentables e que xeren a súa propia enerxía (maremotriz, solar,...) e que constitúan en si mesmas un exemplo de investigación aplicada.
- Algúns axentes aludiron a temas de "**fachada litoral**", aínda que non foi o tema predominante nas conversas. Insisten na menor intervención, e en xerar un conxunto harmónico desde mar e desde terra, que convide á cidadanía a transitalo.
- Máis alá das ideas concretas para as dotacións -que nalgúns casos só están apoiadas no estado de opinión xerado, máis ca na propia identificación dunha necesidade dun sector ou un barrio-, as **necesidades profundas** que emerxen nesta parte, tanto para Batería-Calvo Sotelo como para San Diego son:

- Que estes espazos sexan accesibles ao conxunto da cidadanía.
 - Que os usos que se lle dean repercutan dun xeito positivo na cidade, atendendo á posta en valor dos recursos mariños, e á atención de sectores con máis necesidades de espazo dentro da cidade.
 - Que a zona teña vida e non se repitan erros do pasado como a construción de Palexco (consenso total en todos os sectores na súa falta de sentido).
 - Que as intervencións que se fagan sexan cautelosas, respectuosas, e de escala humana.
- Un disenso interesante é o que ten que ver coa **unificación da parte pesqueira**. Existen voces que sinalan que é un erro grande manter separados os barcos de pesca -e demais usos asociados a eles, como as redes- da Lonxa; en canto para outras é un feito sen demasiadas consecuencias e que pode mesmo ser positivo para facilitar o tráfico marítimo. Se a longo prazo se vira pertinente a unificación, ábrese unha segunda incógnita na que tampouco hai acordo: se levar os amarres da flota á zona da Lonxa, ou mover a Lonxa a Oza. Os pros e contras sinalados polos axentes son:
 - a) Sobre a unificación no centro da cidade, onde está a Lonxa, destacan a visibilidade e centralidade, o impacto no imaxinario social dun sector que cada vez queda máis relegado e cunha grande falta de recoñecemento entre a propia veciñanza.
 - b) Sobre a unificación en Oza, onde agora está amarrada a pouca flota que queda, sinalan que o gran volume de tráfico xerado a diario por este sector non se introduciría no corazón da cidade, alixeirando o tránsito e facilitando o mellor aproveitamento deses terreos.
 - En todo caso, é importante ter en conta que calquera proposta que implique movementos no sector relacionado coa pesca vai contar con resistencias dentro do sector.
 - Unha idea de especial relevancia que saíu no GDD Territorio é a de **como acometer a transformación dos terreos**, tendo en conta que o desprazamento ao Porto Exterior vai ser paulatino, e que as propias necesidades da cidade e do sector do mar están en continua mutación. Tamén neste punto as ideas xiran arredor da mínima intervención, aludindo a referentes coma o antigo aeroporto de Tempelhof, hoxe maior parque público de Berlín, no que a cidadanía foi ocupando o espazo con usos lúdicos e deportivos non planificados. Para diversos axentes, o xeito de acometer esta difícil transformación co maior sentido posible, sería abrir os terreos nas fases pertinentes, observar como son ocupados pola veciñanza, e a partir de aí facilitar ou apoiar eses usos.

No que respecta á **mobilidade**, as principais conclusións son:

- A mobilidade, e máis en concreto o tema do **transporte de proximidade** e a oportunidade de aproveitamento das vías, é un dos temas con máis presenza no tecido social (tren, metro lixeiro, tranvía). Ao mesmo tempo, as entidades activistas vinculadas coa mobilidade foron as que presentaron un maior índice de asistencia e seguimento do proceso (moito máis ca as de sustentabilidade, por exemplo). Con ela coincide tamén a voz investigadora.
- O marco metropolitano e especialmente relevante nesta parte. Ademais do tren, alúdese á oportunidade do **transporte marítimo** (conexión da Ría), que ten ademais un forte compoñente identitario de memoria.
- O **tránsito peonil e ciclista** tamén debería verse afectado dun xeito moi positivo por esta transformación. Varios axentes incidiron na dificultade de acceder á cidade andando, especialmente nas zonas da Pasaxe, as Xubias, e Linares Rivas. Fálase de favorecer a conectividade branda desde Cecebre até a Torre de Hércules.

A idea máis repetida deste eixo: os terreos portuarios que se transformen teñen que ser accesibles para a cidadanía, e de interese do común.

Unha idea especialmente relevante deste eixo: deixar que a cidadanía ocupe os terreos que vaian quedando liberados e apoiar os usos que emerzan.



3.1.3.3. Falando de sustentabilidade

Sentido desta liña

A sustentabilidade é un eixo que se atendeu de maneira transversal nos espazos colectivos; isto é, procurando que todos os grupos tiveran algún axente con traxectoria e coñecemento neste ámbito, que dialogara coas demais perspectivas. O obxectivo é extraer información da oportunidade que se abre para A Coruña no marco da Reserva da Biosfera, as accións concretas que se poderían emprender, e tamén información sobre a recuperación ambiental dos terreos.



Análise cualitativa

Os axentes entrevistados neste tema presentan diversidade nos perfís (uns máis do ámbito da investigación, outros vinculados a entidades ou institucións que velan pola calidade ambiental da rexión). En todos os casos, son axentes conectados co tema desde o ámbito do coñecemento, pero que tamén están traballando actualmente en proxectos coas administracións. Contan cunha visión integral, polo que se remiten máis ao conxunto do litoral ártabro ou a Rexión Urbana, e menos aos terreos portuarios e a súa especificidade.

Principais conclusións

- No que atinxe á **recuperación dos terreos portuarios**, nomeadamente de San Diego, os axentes entrevistados sinalan que vai ser lenta. Non dan cifras estimada de anos, pero si afirman que haberá que facer un plan específico para analizar o estado actual e as posibles intervencións.
- Sobre a **recuperación específica da lámina de auga**, os axentes entrevistados afirman que faltan estudos sobre o estado da auga, e sobre todo, dos fondos mariños. Intúese que o estado pode non ser moi bo, pero non hai estudos concretos (descoñécese o que pode ter a Autoridade Portuaria a este nivel).
- Con todo, e falando xa de xeito máis global, os axentes deste eixo apuntan a **capacidade de resiliencia** do territorio. Cren que se trata dunha oportunidade para poboar especies moi ben escollidas para esta área e esta situación, tanto na fauna como na flora.
- A idea máis frecuente é ver a oportunidade que ten A Coruña no marco da **Reserva da Biosfera**, un territorio do que está rodeado e do que aínda non forma parte. Fálase do "corredor verde", desde a periferia até o corazón da cidade, e da "infraestrutura verde", como solución para a conectividade entre zonas naturais existentes e mellora da calidade ecolóxica.



- Outro tema vinculado coa sustentabilidade que sae a miúdo nas conversas é a **recuperación do Río Monelos**. Todos os axentes coinciden en que a súa apertura, aínda que sexa parcial, sería vivida pola cidadanía como un triunfo, e un xeito de reconectar a cidade coa súa memoria e implantar outras lóxicas sobre o territorio. Malia todo, ninguén se atreve a afirmar que iso sexa posible a nivel económico, ecolóxico ou territorial, polo que a cuestión requiriría tamén dun estudo específico.

Sobre a **Ría do Burgo** fálase máis a nivel de mobilidade que a nivel ambiental. No que si coinciden os axentes é en afirmar que pode ser unha oportunidade para o seu saneamento, posta en valor, e aproveitamento.

A idea máis repetida deste eixo: os terreos teñen que ser un pulmón verde e azul para a cidade, mellorando a saúde ambiental e social.

Unha idea especialmente relevante deste eixo: as intervencións que se fagan deben respectar -cando non rescatar- a diversidade do litoral da Coruña, fronte a outras que se teñen dado que se basearon na homoxeneización.

3.1.3.4. Falando de economía azul e usos

Sentido desta liña

O obxectivo desta liña é indagar sobre as posibilidades de usos económicos para os terreos de San Diego, entendendo que poden ser unha oportunidade para o impulso e a innovación na Coruña, especialmente no que se refire ao aproveitamento sostible dos recursos do mar. O marco de partida é, polo tanto, o do crecemento azul e a Estratexia Europea 2020.

Análise cualitativa

Este é o eixo no que máis se combinaron os perfís dos axentes, buscando unha mirada interdisciplinar que axudara a resolver que sectores neste marco poden ter sentido para A Coruña. Contamos con axentes de tecido empresarial portuario; da investigación en campos coma o dereito, a economía, ou a enxeñaría; ou de entidades que traballan co mar coma o IEO ou o GALP.

Principais conclusións

- Os axentes entrevistados coinciden en que se trata duns **terreos de máximo valor**, pola súa centralidade, dimensión, e conexión co mar. Por iso, sinalan que os usos que se establezan neses terreos teñen que aproveitar estas fortalezas (especialmente o tema do mar), e precisalas para desenvolver o seu potencial (que se establezan aí empresas que non teñan sentido noutro lugar).
- Isto conecta coas **fortalezas do terreo**, onde ademais da extensión, os axentes sinalaron que a zona conta cunha saída ao mar tranquila e protexida, e posibilidade de activar boas vías de comunicación (como por exemplo a través do tren).
- Existe un consenso total en que os **usos** que se implanten nestes terreos deben ser **limpos**, xa que o traslado ao Porto Exterior dos usos máis contaminantes abre unha oportunidade de mellora das condicións ambientais para a cidade que non pode ser desaproveitada.
- Outro dos consensos fortes, tanto no ámbito da investigación coma no social e empresarial, en que a **pesca** foi, é, e debe seguir sendo un sector estratéxico para a cidade. Algunhas consideracións sobre este tema:
 - Hai diversidade de voces en canto ao estado actual do sector, aínda que todas coinciden que a flota de barcos se viu absolutamente minguada nos últimos anos. Non hai acordo nas causas: unhas voces apuntan ao prezo dos amarres, outras ao esixente sistema de seguridade,...



Energía eólica mariña (renovablesverdes.com)



(interempresas.net)



- As normativas comunitarias e estatais non favorecen a produtividade deste sector. Está aberta a dúbida de que se podería facer a nivel municipal para impulsar este sector. Algunhas voces din que non demasiado; outras apuntan que se poderían activar novos usos asociados a ela, que teñan que ver coa transformación dos produtos mariños ou a súa comercialización directa. En Inglaterra, por exemplo, lonxe de entrar en decadencia, o sector está repuntando e constituíndo unha das pezas clave para o desenvolvemento económico.
- Como xa se comentou no punto de Territorio, a unificación ou non dos terreos de usos pesqueiros é un debate aberto no propio sector.

Sobre **sectores produtivos** no marco da economía azul e verde que poderían ter sentido para A Coruña e para estes terreos, a conversa cos axentes xirou arredor dos seguintes temas:

Usos vinculados coa innovación

O uso de consenso que emerxe con máis forza é impulsar **un centro de investigación aplicada**, ao estilo do que é AZTI no País Vasco. CETMAR (Vigo) é un exemplo semellante, aínda que non se ve incompatible con facer outro centro aquí con investigacións máis aplicadas ao sector produtivo do que no caso vigués. As liñas que poderían ter máis forza neste contexto son:

- Investigación en enerxías mariñas renovables
- En téxtil sustentable
- En acuicultura
- En biomedicina
- En algas, especialmente aplicadas a biocombustible
- En avaliación de riscos marítimos

*O IEO é unha das entidades que máis aposta por este uso, e podería constituír unha alianza clave, xa que están valorando mudarse de instalacións.

*A Lonxa, o GALP e o Observatorio do Litoral apoian totalmente esta idea.

Usos industriais

Un tema que sae con frecuencia é o dos **contedores**. Non hai consenso en se sería interesante para estes terreos:

- O Porto de Ferrol vai comezar proximamente con contedores
- Hai voces que din que tería sentido para A Coruña no Dique do Centenario (ten calado suficiente); outras cren que precisa un transporte terrestre potente e que non sería un bo lugar. Apuntan ao Porto Exterior.

A rexión ártabra precisa un **centro loxístico** potente para o intercambio de mercadorías, para o que estes terreos poderían ser unha oportunidade. Estes centros son tractores de economías.

Usos sociais

Outra liña que sae sempre nas conversas é o turismo mariñeiro. Os axentes consideran que, dentro das posibilidades que ofrece o marco europeo, é un dos sectores con máis potencial para a cidade. Non atopamos axentes ou estudos que especificaran que liñas concretas dentro do turismo poderían ter máis sentido na Coruña, en que áreas, ou con que axentes.

Outra idea repetida en axentes de todos os sectores é impulsar un **centro de interpretación** (que podería estar vinculado ao centro de investigación), que xirara arredor do tema do mar desde a perspectiva humana (oficios, pesca, memoria mariñeira, historia das transformacións portuarias) e a sustentabilidade. Vese que A Coruña conta cunha rede potente de museos, pero que no caso do mar está entendido desde unha perspectiva máis global e natural, como é o caso do Aquarium, e que habería nicho para un centro deste tipo, que podería contribuír ao impulso da identidade mariñeira na cidade e servir ao mesmo tempo de reclamo turístico.

*Lonxanet e o Festival Mar de Mares son aliados interesantes que aposta por este uso.

*Existe unha rede interesante de entidades sociais que traballan o tema das embarcacións marítimas tradicionais, coma os Patexeiros de Sada.

Outra liña é o uso cívico da lámina de auga a través de **deportes marítimos**. Na Coruña existe unha rede moi interesante de entidades deportivas cunha rede moi ampla de persoas asociadas, cunha forte compoñente interxeracional. Os deportes con máis impacto na cidade son a vela, o nado, o mergullo, e o surf. Malia todo, non existe ningún deporte especialmente asociado ao nome da cidade, nin unha rede ben articulada dentro da propia Coruña que faga visible o traballo destas entidades ou as conecte.

*Entidades aliadas neste eido: especialmente, o Club Marítimo Oza - O Puntal, o Club de San Amaro, o Real Club Náutico, e toda a rede de asociacións e escolas de surf.

Unha posibilidade que se abriu nalgunhas conversas é a **gastronomía**. A Coruña ten agrupación profesional interesante en Coruña Cociña. Existen cociñeiros de renome que están experimentando ademais con especies do mar pobres (que normalmente se desbotan), poñendo en valor o produto local e de calidade, como Iván Domínguez (Alborada).

*A respecto deste tema, os axentes non mostran un claro consenso. Por unha parte, hai voces que aluden a referentes doutros lugares nos que as propias lonxas contan cun restaurante onde degustar as especies propias, ou mesmo puntos de compra directa, vinculados coa sustentabilidade e a posta en valor do produto de proximidade. Pola outra, hai axentes que advirten dos perigos: 1) Por unha parte, o tecido de restauración da cidade non podería verse afectado negativamente polo que aconteza nestes terreos. Ten que ser unha oportunidade para impulsalos, e non unha barreira na que queden os visitantes; 2) Polo outro, habería que valorar que posibilidades existen para a compra directa que non repercutan negativamente nos minoristas nin nos mercados municipais. A Asociación de Minoristas é moi crítica, por exemplo, con que actualmente se poida acceder a terreos portuarios para mercar nas naves peixe directamente. En todo caso, parece un tema de interese para o estudo.

Máis alá dos usos concretos que poden despuntar, todos os axentes mostran un claro consenso en que o prioritario nesta fase é construír o **modelo económico e de xestión dos terreos e xerar confianza nel**. Iso é un proceso lento, que leva anos de traballo. Logo, habería que impulsar investigacións específicas sobre as redes de innovación na comarca e buscar un consenso social sobre os usos, apostando por algo estable e apoiando a acción nas redes mundiais portuarias.

Advirten dos perigos de impulsar espazos dos que non existe demanda, polo que consideran unanimemente que o primeiro paso é **xerar rede e alianzas**. A construción desta rede é tamén un proceso lento, que pode buscar o apoio en programas europeos, manter un programa de formación para, ou outras iniciativas de consolidación que permitan manter espazos de diálogo e construción colectiva.

Os axentes de perfil máis vinculado á planificación do territorio insisten en que o primeiro é dotar dunha estrutura de comunicación e telecomunicación óptimas os terreos. Con iso, e o solo a bo prezo, pode captarse calquera sector para aquí.

A idea máis repetida desta eixo: a pesca ten que ser o sector estratéxico para A Coruña, combinada con outros usos innovadores de diversificación de usos mariños e marítimos.

Unha idea especialmente relevante deste eixo: primeiro, facer rede. Logo, construír a proposta de usos e planificar a intervención no espazo.

3.1.3.5.Falando de xestión e titularidade dos terreos

A xestión e titularidade dos terreos non é unha liña específica da investigación. Incluímos simplemente aquí algunhas das apreciacións que foron saíndo por se son de utilidade para o traballo do goberno.

- Existe un consenso absoluto en todos os sectores entrevistados en que os terreos deberían manter o seu dominio público. Fálase ademais da sensibilidade á hora de intervir neles, entendendo que son terreos gañados á Ría.
- Outro dos grandes consensos é que Puertos del Estado tería que condonar a débeda do Porto, tal como se fixo con outros portos, e como se rescata a entidades tanto públicas como privadas.
- Debe poñerse na mesma balanza a rendibilidade económica e a social, avaliando a oportunidade que supón para a cidade. A este respecto, existen outras formas de medida máis acaídas ca o PIB, coma o IDH (Índice de Desenvolvemento Humano, que mide o nivel de vida digno, a vida longa, e o índice cultural), ou o índice de Felicidade Nacional Bruta (FNB).
- Os axentes entrevistados neste ámbito ven importante que haxa achegas privadas de capital, pola dificultade e a carga económica que supón a transformación duns terreos coma estes.

3.2. ATLAS E CONTEXTUALIZACIÓN

Un percorrido polo pasado e o presente

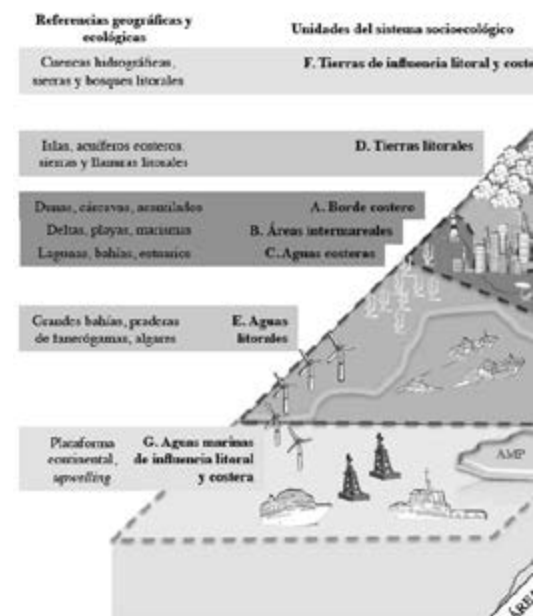
3.2.1. Encadre Normativo

Abórdase unha aproximación á lectura legislativa, estratéxica e normativa, que atinxe aos terreos do bordo litoral; dada a cantidade de documentos que concorren no ámbito de estudo e co gallo de aportar unha visión esquemática e comprensible achéganse neste capítulo **aquelas mais significativas** en canto ao marco de traballo. Comezando por un encadre da lexislación estatal e autonómica en materia de costas, portos e territorio; a continuación, destácanse os principais documentos estratéxicos de referencia a distintas escalas de aproximación (europea, estatal, autonómica e local) e por último, un breve repaso á normativa de incidencia directa.

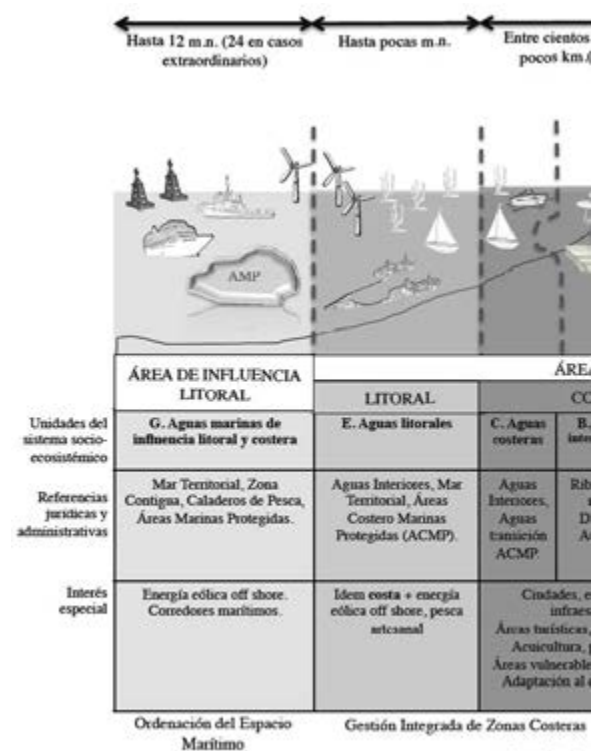
En primeiro lugar, unha pequena aproximación ás delimitacións das áreas litorais, e as súas competencias, explícanse de xeito gráfico a través das imaxes nas que (Juan M. Barragán, María de Andrés, 2016), relacionan as áreas litorais como sistemas sociolóxicos, coas súas referencias xurídicas e administrativas, en aras da explicar o concepto de **xestión integrada do litoral**; “Desenvolvemento sustentable e uso da zona costeira que ten en conta consideracións de desenvolvemento social e económico, de protección da paisaxe, a de fragilidade da zona costeira do balance ecolóxico entre xeracións presentes e futuras”, tal e como define no ano 2000 polo Consello e Europa

Nunha simplificación da diversidade e riqueza que caracterizan as áreas definidas nos gráficos anteriores, faise unha transposición co espazo concreto no bordo litoral de cara a facilitar a lectura da concorrencia de competencias legislativas e normativas.

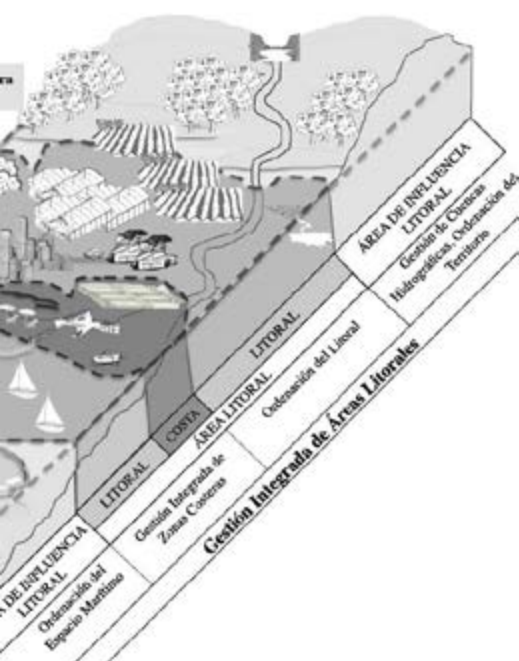
- **Augas costeiras**, identifícanse con aquelas onde aparecen praia somerxidas, corpos de auga semiconfinados, como as desembocaduras, as baías ou as rías.
- Corresponderíase coa lámina de auga.
- Área intermareal; aquela zona inundable por efectos das mareas (entre as mínimas e máximas mareas), ou por formas acantiladas onde se observen procesos de abrasión, plataformas ou illotes rochosos, marismas, etc...
- Atinxe aos terreos da ribeira de mar e a zona de dominio público marítimo terrestre, e as
- **Borde costeiro**: correspóndese coa parte terrestre mais próxima ao mar, onde se atopan entre outros elementos os illotes, campos dunares, coracións acantiladas, áreas con vexetación resistente á influencia de ambiente salinos, etc. Normalmente ten unha extensión reducida.
- No que se atopan a zona de servizo portuario.
- **Terras litorais**: son aquelas que constitúen a parte costeira do litoral (illas, serras e chairas litorais...), as veces coinciden en amplitude co que se podería chamar chaira costeira.
- Coincidentes cos terreos municipais a partires da zona de dominio público marítimo terrestre.



Representación en perspectiva de la delimitación de las áreas litorales



Representación en perfil de la delimitación de las áreas litorales



de las áreas litorales de España como sistemas socioecológicos. Referencias (Barragán y de Andrés)



de las áreas litorales de España como sistemas socioecológicos. Referencias (Barragán y de Andrés)

3.2.1.1.Lexislación de referencia

En canto a costas

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sustentable del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas
- Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

En canto á regulación de portos

> No ámbito europeo

- Regulamento (ue) 2017/352 del Parlamento Europeo e do Consello de 15 de febreiro de 2017 polo que se crea un marco para la prestación de servizos portuarios e se adoptan normas comúns sobre a transparencia financeira dos portos
- Regulamento (ue) 2017/1084 da comisión do 14 de xuño de 2017 polo que se modifica o Regulamento(UE) n.o 651/2014 en lo relativo ás axudas a infraestruturas portuarias e aeroportuarias, os umbrais de notificación para as axudas á cultura e á conservación del patrimonio e para as axudas a infraestruturas deportivas e recreativas multifuncionais, así como os rexímenes de axudas de funcionamento de finalidade rexional, e polo que se modifica o Regulamento (UE) n.o 702/2014 no relativo ao cálculo dos custos subvencionables

> No ámbito estatal

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En canto á regulación urbana

- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas
- Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. (que modifica parcialmente la Ley 8/2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana)

> No que se refire á comunidade autónoma

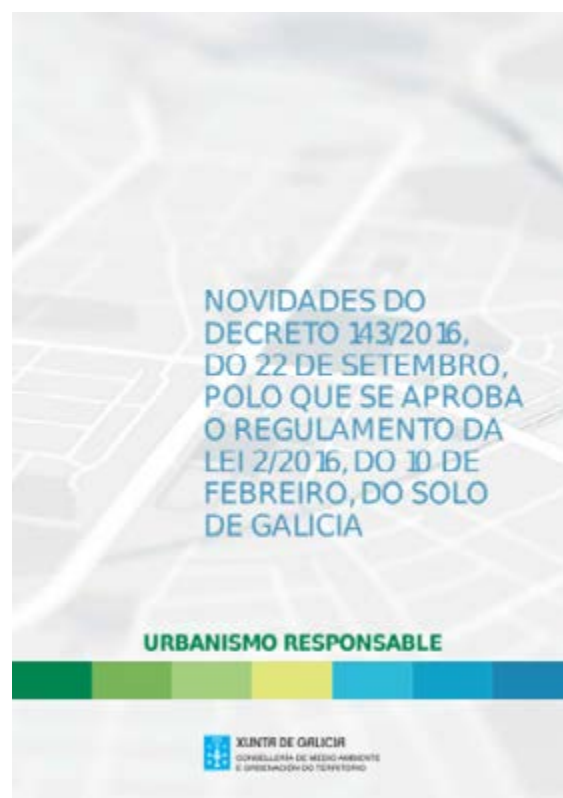
- Lei 2/2016 de 10 de febreiro do solo de Galicia
- Decreto 143/2016, do 22 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia. A nivel estatal

En canto á regulación ambiental

Neste campo, son moitas as normativas reguladores en función das áreas específicas como poden ser a atmosfera e cambio climático, en biotecnoloxía, e avaliación ambiental, prevención e xestión de residuos, en responsabilidade ambiental, solos contaminados, exportación e importación de produtos químicos perigosos, etc.

As que fan referencia á avaliación ambiental, a nivel europeo e estatal son:

- Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.
- Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental
- Lei 7/2008, do 7 de xullo, de protección da paisaxe de Galicia



Novidades do Regulamento da lei do solo

3.2.1.2.Documentos estratéxicos

Ámbito europeo

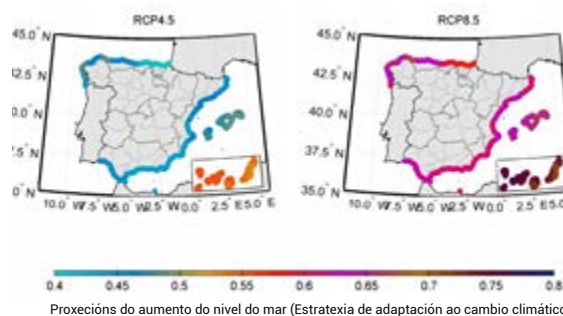
A. A Estratexia Europa 2020 é a axenda de crecemento e emprego da UE nesta década. Sinala o crecemento intelixente, sustentable e integrador como xeito de superar as deficiencias estruturais da economía europea, mellorar a súa competitividade e produtividade e sustentar unha economía social de mercado sustentable



Estrategia Europa 2020 (europacreativa.es)

Ámbito estatal

B. Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la Costa Española. aprobada o 24 de xuño do 2017, pola Dirección Xeral de Sustentabilidade da costa e o mar.





Estratexia galega da paisaxe (cmaot.xunta.gal)



Guía Acuicultura do Litoral



Valoración das escenas paisaxísticas (Borrador Directrices Paisaxe Galicia)



Logotipo Eidus Coruña

Ámbito autonómico

C. Estratexia Galega da Paisaxe, co marco na lei 7/2008, do 7 de xullo da paisaxe de Galicia, ten o fin de protexer e preservar os elementos mais significativos e característicos da paisaxe galega. De cara a acadar o seu obxectivo, a estratexia galega da paisaxe, desenvolve instrumentos de protección, realiza un documento de estratexia e integración paisaxística en paralelo a accións de sensibilización, formación e divulgación. Ata o momento os documentos marco realizados son:

- As guías da colección da paisaxe galega
- O Catálogo das Paisaxes de Galicia
- As Directrices da Paisaxe de Galicia

Nesta liña pode ser de interese o documento de **recomendacións para a tramitación de proxectos sectoriais con incidencia supramunicipal**.

D. Estratexia Galega de Acuicultura, comeza a súa andanza en decembro do ano 2010 e ten por obxecto a articulación e organización da planificación e xestión da actividade acuícola e Galicia cun horizonte temporal ata 2030 de cara a potenciar o seu desenvolvemento como xeradora de emprego e riqueza, de xeito equilibrado e en base á integración ambiental.

Os documentos que xera para acadar os obxectivos 2030 son:

- A guía de criterios de sustentabilidade e integración paisaxística do establecementos de acuicultura do litoral.
- Plan Director da Acuicultura do Litoral.

E. Plan Estratéxico de Galicia (2015 - 2020) PEG, é un plan aprobado polo Parlamento Galego en maio do 2016, e impulsado pola Consellería de Facenda, que ten por obxectivo dar continuidade a unha estratexia comezada 1993 en canto ao avance na recuperación económica e social de Galicia.

F. Estratexia 2020 do turismo de Galicia, liderada pola axencia de Turismo de Galicia e coa colaboración do Clúster de Turismo de Galicia, establece un marco de traballo 2017-2020, baseado nos obxectivos que fixa para o turismo o PEG 2015 - 2020, ten por obxecto a potenciación da marca Galicia establecendo unha estratexia integral e integradora, concretando economicamente as liñas d actuación e finalmente establecer un sistema de avaliación fiable.

Ámbito metropolitano - local

Si ben, non toda ten unha incidencia directa no ámbito, unha breve mirada aos documentos xerados na área metropolitana e no contexto local, son unha fonte de información necesaria de cara a acadar unha visión global das necesidades da cidade con respecto ao litoral, e percibir aquelas áreas onde o futuro Plan que ordene o litoral debe incidir ou reforzar.

G. Diagnose e estratexia metropolitana, con especial interese no concepto evolutivo e participativo do mesmo, que se actualiza e nutre de mesas de traballo e apartacións constantes.

H. EIDUS Coruña, modelo de desenvolvemento urbano da cidade da Coruña 2017 - 2023, a partir da diagnose social, económica e cultural, o documento marca unha serie de desafíos e retos que concreto en oito dimensións estratéxicas principais que se concretan en accións temáticas.

O documento fixa unha estratexia específica para o porto urbano, poñendo en valor o papel fundamental do Porto ao longo da historia da cidade e o potencial co que conta a futura transformación en canto á economía, calidade de vida e atractivo turístico. Na súa análise divide os terreos en seis ámbitos diferenciados; o Parrote, a Pescadería, Linares Rivas, A Palloza, San Diego e Oza, en canto aos usos e posibilidades futuras dos terreos expón:

- que teñen a “*vocación de acoller usos asociados coa innovación e as persoas, actividades relacionadas coa economía do coñecemento*”
- destaca o gran interese que presenta a eliminación de barreiras e recuperando o acceso ao mar
- propón a inclusión de “*espazos de ocio e paseo xunto ao mar, así como restaurantes e hoteis, centros formativos, incubadoras de empresas, centros de investigación, espazos destinados a acoller actividades empresariais e de I+D de alto valor engadido e usos residenciais nun espazo moi coidado desde o punto de vista paisaxístico, constituíndo un ámbito atractivo para as iniciativas crave na nova economía*”

I. Plan de mobilidade urbana sostible da Coruña. PMUS. (Febreiro 2014), concíbese como un documento de planificación e instrumento de concienciación, ten como obxectivo o desenvolvemento dunha serie de propostas transversais ás políticas municipais para potenciar a mobilidade sostible, equilibrando os intereses económicos, sociais e ambientais. A partir dun diagnóstico e análise do sistema de mobilidade propón unha serie de directrices e estratexias para alcanzar os obxectivos xerais de “*fomento dos modos de transporte alternativos; redución do consumo de enerxía; mellora da calidade de vida de los cidadáns*” e específicos de: “*fomento do transporte público, mellora da calidade do aire, reordenación da rede viaria principal, redución da contaminación acústica, regulación do transporte de mercadorías, favorecer a mobilidade a pe e en bicicleta, recuperación do transporte público, e mellora da seguridade vial*”

K. Estratexia local contra o cambio climático (2014 - 2020) documento estratéxico de planificación e coordinación para a mellora da calidade ambiental a nivel local e a redución das emisións dos gases de efecto invernadoiro, co horizonte temporal de 2020. Desenvolve unha serie de plans, programas e medidas para levar a cabo en diferentes ámbitos: xunto a unha serie de medidas transversais se desenvolve outras máis específicas de mobilidade sustentable, xestión de enerxía, edificación e planificación urbana, xestión de residuos, participación e sensibilización cidadán, cooperación ao desenvolvemento e accións dirixidas ao sector industrial e comercial

L. Plan Estratéxico de turismo da cidade da Coruña (2017 - 2020), establece cinco retos principais para acadar no horizonte temporal marcado, baseándose en principios inspiradores como son; as persoas no centro do modelo de desenvolvemento, a identidade da cidade, a gobernanza, a visión metropolitana e rexional e a orientación á demanda. Establece unha serie de produtos turísticos que divide en función da súa prioridade e da necesidade de potenciación de cada un deles.

Salientar o valor que confire á identidade atlántica, a vida cara o mar, así como o mantemento e potenciación de actividades náuticas, os cruceiros e turismo náutico.

M. Plan de industrialización e desenvolvemento empresarial. (en redacción), trátase dunha diagnose previa para a elaboración do documento, na que se avalía e analiza a realidade actual, as demandas do sector industrial e empresarial e se vislumbra os retos, oportunidades e sectores estratéxicos para o futuro. O porto aparece recollido como un espazo de oportunidade ligado a sectores estratéxicos como a economía azul e verde

N. Plan estratéxico do Porto de A Coruña. (2016-2020) (en redacción). Actualmente en fase de deseño o futuro plan estratéxico basease na idea de valor compartido centrado en converter o porto nun motor de desenvolvemento da cidade e a área metropolitana máis aló do seu papel como nodo loxístico e industrial, dentro do novo contexto de reconfiguración da infraestrutura portuaria coa posta en marcha do porto exterior. Entre as liñas de acción contéplase a potenciación das mercadorías limpas no porto interior, o fomento do tráfico de cruceiros e o sector pesqueiro

PMUS
PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE DE A CORUÑA



PMUS

Estrategia contra el Cambio Climático de A Coruña

Plan de Acción de la Energía Sostenible 2014-2020



Estrategia local contra o cambio climático

3.2.1.3.Documentos normativos

Planeamento territorial

A Lei 10/1995, do 23 de novembro, de Ordenación do Territorio de Galicia, establece os obxectivos e instrumentos mediante os que se desenvolverá a ordenación territorial da Comunidade Autónoma.

Para o que crea e regula os seguintes instrumentos:

- Directrices de ordenación do territorio (DOT).
- Plans territoriais integrados (PTI).
- Programas coordinados de actuación (PCA).
- Plans e proxectos sectoriais de incidencia supramunicipal (PS).
- Plans de ordenación do medio físico (POMF).

A. Directrices de ordenación do territorio (DOT). aprobadas definitivamente en febreiro do 2011, constitúen o instrumento marco de planificación territorial ditando as pautas espaciais de asentamento das actividades e precisando un modelo territorial. Axuntan criterios e normas para que os plans urbanísticos municipais e plans territoriais supramunicipais elabórense en coherencia cos obxectivos xerais e específicos do modelo territorial galego.

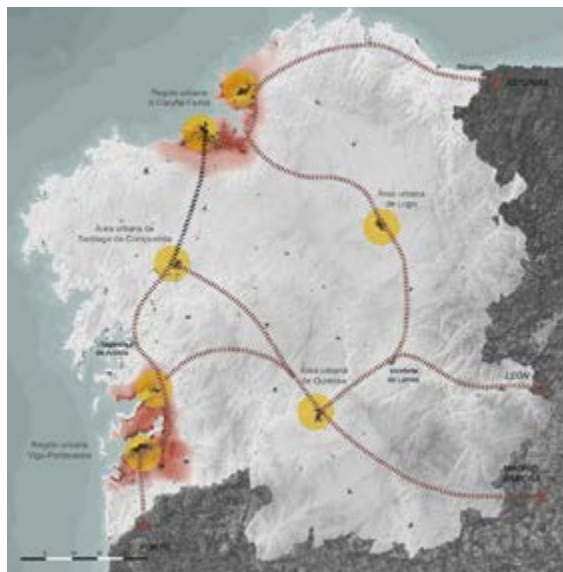
As DOT definen en Galicia dúas grandes rexións urbanas, a Rexión Urbana Ártabra e a Rexión Urbana das Rías Baixas, que xogan un papel de nodo metropolitano no extremo do arco atlántico europeo no conxunto da Comunidade. A Rexión Urbana A Coruña- Ferrol, ou Rexión Urbana Ártabra, está formada por unha densidade de vilas e núcleos intermedios entre ambas cidades.

Os obxectivos para este área, é a de reforzar a integración urbana en funcional entre A Coruña e Ferrol a través de políticas de infraestruturas, servizos de transporte, grandes equipamentos ou da creación de solo dispoñible para novas actividades económicas.

En canto á cidade da Coruña, vislumbran o crecemento da periferia metropolitana en relación á cidade central e a falta dunha estratexia conxunta de desenvolvemento integrado

B. Plan de ordenación do litoral (POL), O Plan de Ordenación do Litoral, coma Plan sectorial de incidencia supramunicipal (PS), foi aprobado en febreiro do ano 2011. *"Ten por obxecto establecer os criterios, principios e normas xerais para a ordenación urbanística da zona litoral baseada en criterios de perdurabilidade e sostibilidade, así como a normativa necesaria para garantir a conservación, protección e posta en valor das zonas costeiras".*

Na análise que realiza sobre o Golfo Ártabro, describea como *" a unidade de estudo con maior índice de urbanización(...), con 5.826,84 ha de solo urbano, que supoñen o 20,55% da área total e 3.098,75 ha reservadas para o desenvolvemento urbano (solo urbanizable delimitado e solo urbanizable non delimitado) (...) a faixa de 500 metros inmediata á costa constitúe practicamente un continuo de solo urbano ou urbanizable, con excepcións concretas como a costa de Dexo ou a ría de Betanzos. Concluindo que "as dispares previsións de crecemento e a dificultade de articulación entre as diferentes ordenacións fan evidente a necesidade dunha planificación a escala metropolitana"*



Conexións ferroviarias entre os principais núcleos urbanos e o exterior (DOT)



Plano Coruña (Plan Ordenación do Litoral)



Plano Estuario do Río Mero (Plan Ordenación do Litoral)

No modelo de xestión, o POL define, en xeral nos ámbitos coincidente con solos urbanos consolidados ou solos de núcleo rural, como áreas onde "o POL non incide". Deste xeito, os terreos do Bordo Litoral, pertencerían a esta clase de solo e a sistemas xerais territoriais, en tanto o Porto da Coruña se entende como "Infraestruturas competencia do Estado", exceptuando unha pequena parte que pertencen a Protección Costeira, elementos que veñen definidos nos artigos 11 e 18.

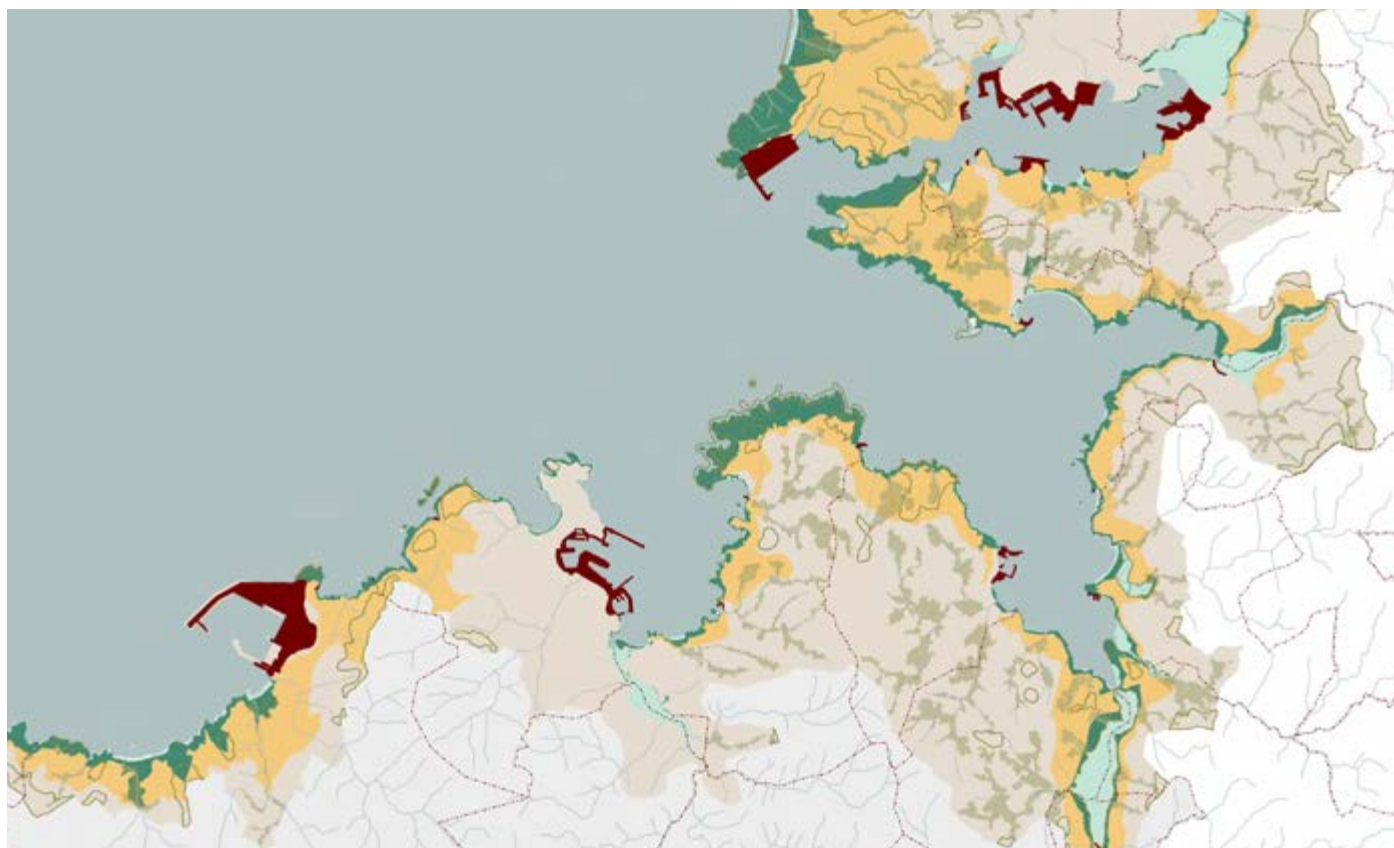
A función que o POL define para os Sistemas Xerais Territoriais no seu artigo 45, é:

- a. Propiciar a colaboración e coordinación administrativa.
- b. Incorporar a integración paisaxística no deseño e a execución das obras, instalacións e edificacións.
- c. Procurar a conectividade e funcionalidade dos ecosistemas. Nese sentido deberán incorporarse as determinacións dos corredores ao deseño das diferentes infraestruturas.
- d. Procurar que os plans e proxectos que se desenvolvan estean en harmonía co Modelo territorial previsto neste plan.

En canto á súa regulación específica para os sistemas xerais o POL define no seu artigo 72:

1. Os Sistemas xerais territoriais rexeranse pola súa lexislación específica. Non obstante, adoptarán como principio reitor da súa actuación o de colaboración interadministrativa, arbitrando os medios adecuados para incorporar as determinacións establecidas no presente documento relativas á conservación, protección e valorización das zonas costeiras.
2. **No caso de desafectación dun Sistema xeral territorial este incluírase na área de mellora ambiental e paisaxística.**
3. Os Sistemas xerais territoriais de nova implantación, tras a entrada en vigor do Plan de Ordenación do Litoral, deberán incorporar un EIIP.

Tómase en especial consideración o punto 3 do artigo 72, por ser, a desafectación ou non dunha parte ou da totalidade dos terreos do Porto Interior, un dos puntos do debate aberto en torno á transformación dos terreos. As áreas de mellora ambiental e paisaxística, defínense como aquelas *sometidas nas últimas décadas á maior presión antrópica, nas que se fai necesario conservar e, no seu caso, recuperar a súa calidade ambiental e paisaxística preservándoa de inadecuados procesos de ocupación edificatoria, especialmente aqueles dispersos, difusos e incoherentes co modelo territorial proposto*



POL (elaboración Propia)



Plano Monte San Pedro (Plan Ordenación do Litoral)

Para estas áreas o artigo 64, regula de xeito específico en canto aos desenvolvemento o seguinte:

1. Excepcionalmente, permitíranse crecements urbanísticos que de forma motivada e racional se formulen para completar trama urbana existente dende asentamentos de carácter fundacional, periférico funcional ou agregado urbano, ou no seu caso, para propiciar un crecemento racional dende un asentamento fundacional.
2. Nesta área os crecements dirixíranse, sempre que sexa posible, en dirección contraria á costa. Neles as edificacións situaríanse diante dos núcleos existentes tan só co obxectivo de completar a fachada marítima, ou a trama existente.

Planeamento sectorial

> En canto á mellora da mobilidade e vivenda

C. Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2009-2015 Plan MOVE, si ben este Plan rematou o a súa fase inicial no ano 2015, contempla unha segundo horizonte temporal ata o ano 2020. Na Área Metropolitana da Coruña, este Plan contempla dúas grandes vías de acceso á cidade da Coruña, a AC-14, coñecida como Terceira Ronda, xa executada e a Vía Ártabra, só executada en parte, que conecta norte-sur dende Lorbé, coa AP-9 e a A-6. Alén das diversas vías transversais non executadas que contemplaban tecer a rede de mobilidade metropolitana, compre destacar a previsión das infraestruturas de acceso ao Porto Exterior.

D. Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia (PDMAG)(Borrador do ano 2013, en tramitación), O seu obxectivo é o de fomentar a mobilidade non motorizada, creando unha rede básica de vías ciclistas de Galicia e redes de ámbito interurbano e metropolitano, para mellora a calidade dos desprazamentos a pé e en bicicleta.

E. Plan Sectorial de Aparcamentos Disuasorios Ligados ao Fomento do Transporte Público e da viaxe compartida do ano 2012. Na liña do anterior, é un Plan coa vocación de diminuír a cantidade de entrada de vehículo privado nas cidades mais densas ao tempo que potencia o uso do transporte público. En concreto na Área Urbana da Coruña define unha cantidade de 12 espazos para a realización de aparcadoiros disuasorios.

F. Plan de infraestruturas, transporte e vivenda PITVI (2012-2024), promovido por el Ministerio de Fomento, é un Plan de ámbito estatal que se centra en dar resposta efectivas de mobilidade e de acceso á vivenda.



Escenario de Planificación Futura. Vías Estructurantes (Plan MOVE)

En canto á mobilidade, parte dos obxectivos de mellorar a eficiencia e competitividade, contribuír a un desenvolvemento económico equilibrado, reforzar a cohesión territorial e a accesibilidade e favorecer a integración funcional do sistema de transporte, para acadalos, establece a liberalización da xestión de infraestruturas do transporte, potenciar a participación do sector privado, mellorar a eficiencia do transporte de mercadorías e adecuar o sistema de provisión de infraestruturas e prestación de servizos da demanda real da sociedade.

En canto á vivenda o Plan parte dos principios de cohesión social e territorial, la competitividade económica e a sustentabilidade. A partir deles establece como liñas estratéxicas na orientación da política de infraestruturas, transporte e vivenda ao servizo do crecemento económico e a xeración de emprego; a garantía da cohesión territorial e o equilibrio entre Comunidades Autónomas; a eficiencia na xestión pública que pasa pola simplificación e a mellora da coordinación interadministrativa a eficiencia na xestión pública e finalmente pola mellora da calidade dos servizos públicos do Ministerio e as súas entidades dependentes.

> En canto á política empresarial

G. Plan sectorial de ordenación de áreas empresariais na Comunidade Autónoma de Galicia 2014. Plan sectorial aprobado o 30 de abril do 2014 enmarcando como principal obxectivo, *"determinar onde se desenvolverá nos próximos anos o solo empresarial."*

De acordo co modelo territorial establecido polas directrices de ordenación do territorio, o plan trata de compatibilizar o desenvolvemento de solo empresarial en Galicia coa defensa do ambiente, a paisaxe e o patrimonio cultural, mediante a avaliación da viabilidade de cada unha das actuacións previstas e a análise da capacidade de acollida de todo o territorio galego."

O Plan sectorial busca cubrir os déficits de solo empresarial, tratando de reducir os desequilibrios intercomarcais. A cobertura de déficits realízase pola seguinte orde:

- 1.- Na propia comarca deficitaria mediante as actuacións en tramitación e en estudo previstas no Plan 2009-2015 ou actuacións doutros promotores.
- 2.- Os déficits non cubertos no punto 1: cóbrense nas comarcas adxacentes que presentan superávit.
- 3.- Os déficits non cubertos nos puntos precedentes: cóbrense mediante a delimitación de novo solo."

O Plan prevé no horizonte do 2024 dentro da área urbana da Coruña unha necesidade de solo empresarial urbanizado de aproximadamente 443, Ha e 155 de solo de reserva, no que se identifican como principais grupos de demanda; as actividades industriais e loxística (en especial ligadas ao porto da Coruña), actividades tecnolóxicas e actividades industriais e terciarias.



Área da Coruña (Plan Sectorial de Áreas Empresariais de Galicia)

Planeamento municipal

H. Plan xeral de ordenación municipal PXOM. O a revisión do PXOM foi aprobada definitivamente o 25 de febreiro do 2013. Tal e como se establece nos convenios *"para la Reordenación Urbanística de determinados terrenos del actual Puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la Estructura Urbanística de la Ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira"* do ano 2004 o Concello da Coruña comeza a tramitación dun Plan Xeral unha vez realizado o Plan Director de Reordenación dos Espazos Portuarios. No convenio de febreiro (o finalmente incluído do PXOM) establécese para a integración do informe previo á aprobación inicial do PXOM dezaioito meses, dende a sinatura do Convenio.

A totalidade dos terreos portuarios (entre o dique de abrigo e a praia de Oza, recoñécense dentro do solo urbano consolidado como un área de planeamento incorporado API P22 como sistema xeral portuario. Na súa ficha incluída no PXOM, recóllese como planeamento básico da área o PXOM de 1998 e o PEUP; así mesmo como enumérase o planeamento de desenvolvemento e modificacións realizadas en parte dos terreos do ámbito.

Neste eido o PXOM incorpora os ámbitos delimitados nos Convenios, incorporando o Convenio do 8 de febreiro do 2004, asinado polo Ministro de Fomento, o Conselleiro de Política Territorial, o Alcalde da Coruña e o Alcalde de Arteixo (ocupando ditos cargos no momento da sinatura, Sr. D Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Sr. D. Alberto Núñez Feijoo, Sr. D. Francisco Vázquez e Sr. D. Manuel Pose Miñones; e non o asinado o 4 de outubro do mesmo ano, que asinan a Ministra de Fomento e o Alcalde da Coruña. En cumprimento do citado Convenio, o Plan delimita nos ámbitos correspondentes dous Plans de Transformación, o PET Q-23 e o PET R-26.

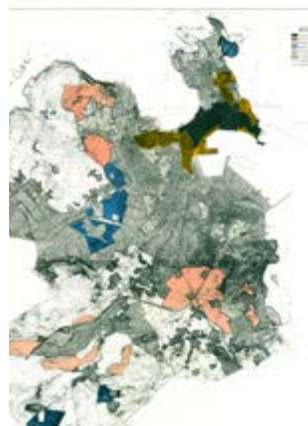
Nas condicións de xestión e execución das fichas dos Plans de Transformación, determínase que a ordenación detallada dos ámbitos, executarase previa desafectación dos terreos de uso portuario, mentres non se produza a desafectación, manterán a clasificación transitoria de Sistema Xeral Portuario, e polo tanto baixo as determinacións do PEOZOS vixente.

En canto ao que no Plan Director de Reordenación dos Espazos Portuarios se denominaba como zona 3, o ámbito de Oza - Pasaxe, no Plan Xeral establécese como un solo urbano consolidado e non consolidado como un área de planeamento incorporado API S 35, no que se recolle a modificación puntual do PXOM de 1998 de Ordenación fronte á Ría do Burgo, aprobada o un de outubro do 2008.

En canto ao ámbito da cidade vella, o PXOM reconece a área de planeamento incorporado API Q19 Cidade Vella -Pescaría, recollendo o establecido no PXOM DO 98 e o Plan Especial da Maestranza do ano 1994, así como as sucesivas modificacións e planeamento de desenvolvemento, entre as que se atopa o Plan Especial de Protección e Reforma Interior da Cidade Vella e Pescaría da Coruña aprobada en decembro de 1998 e modificada puntualmente en diferentes ámbitos. Na actualidade, está vixente o PEPRI aprobado definitivamente o 26 de xaneiro do 2015



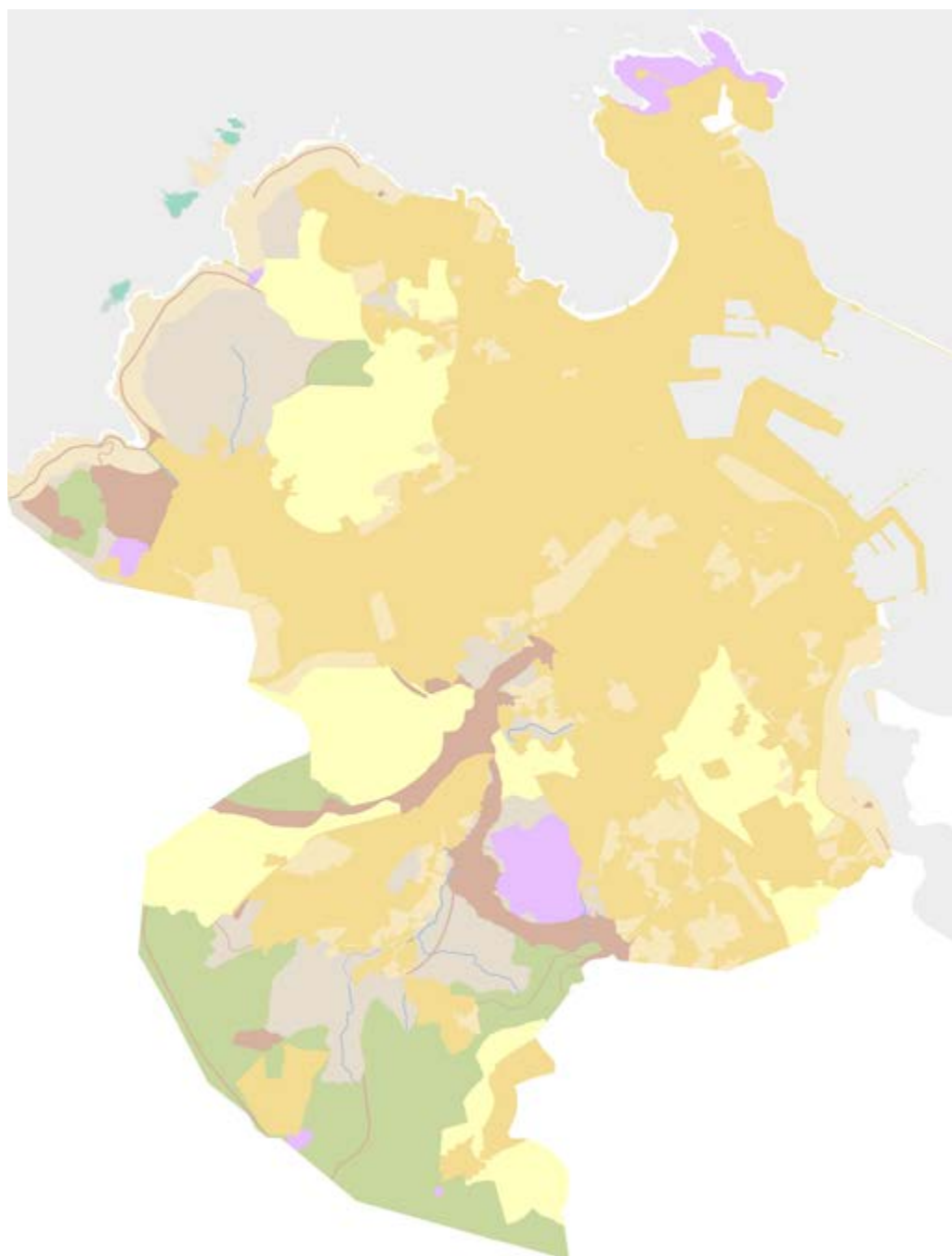
Zonificación Pxom 1967 (www.coruna.gal)



Solo Urbano PXOM 1985 (www.coruna.gal)



Solos Rústicos Pxom 1998(www.coruna.gal)



Categorías do solo Pxom 2013 (Elaboración propia)

Os convenios

Unha pequena revisión aos diferentes Convenios de colaboración entre o Concello da Coruña e a Autoridade Portuaria da Coruña en relación coas transformacións dos terreos portuarios e litorais.

I. Convenio de colaboración entre o Concello da Coruña e a Xunta do Porto da Coruña, sobre a zona portuaria e a súa contorna. Asinado con data 27 de abril de 1990, ten por obxecto a delimitación das áreas de actuación no espazo urbano, que integra a zona portuaria e a súa contorna, en función das competencias de cada un dos entes,

- Área de actuación municipal
- Área de actuación conxunta
- Área de acción portuaria
- O convenio define cada unha das áreas e regula as funcións que deberá asumir o Concello e a Xunta do Porto, e os principios básicos de desenvolvemento aos que debe responder. Fixa, así mesmo os prazos para a execución de cada unha das fases propoñendo 1989 e 1992 como datas aconsellables.

K. Convenio para la Reordenación Urbanística de determinados terrenos del actual Puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la Estructura Urbanística de la Ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asinado o 2 de febreiro do ano 2004 co obxecto de ratificar o interese público e estratéxico da construción do Porto Exterior en Punta Langosteira, sentar as bases para a desafectación de parte dos terreos do porto interior e fixar e relacionar unha parte do financiamento da construción do Porto Exterior, ao desenvolvemento urbanístico dos mesmos.

É o convenio que se incorpora ao PXOM 2013 e por ende, o que marca as bases de desenvolvemento actuais nos terreos portuarios.

Nas cláusulas establecen:

- O compromiso da construción do Porto Exterior
- Os criterios de ordenación urbanística dos terreos a desafectar, onde se fixan a clasificación e categoría de solo en cada unha das zonas e os usos particulares:
 - Zona 1 :usos institucionais e lucrativos terciarios (uns 34.458 m² totais dos que 8.615 m² hoteleiro, 7.753 m² oficinas e 18.090 m² centro comercial-ocio).
 - Zona 2 :usos lucrativos residenciais e terciarios, cunha edificabilidade residencial total 344.581m² residencial cun 20% para vivenda de protección e 51.687 m² terciaria (7.753 m² oficinas, 33.597 m² comercial-ocio e 10.337 m² locais)
- Os instrumentos e prazos para aprobación do planeamento, no que se establece a obrigatoriedade de tramitar unha revisión do Plan Xeral de Ordenación Municipal, con informe previo á aprobación inicial en catro anos dende a sinatura do contrato. O Plan Xeral remitirá a ordenación detallada aos Plans Especiais de Reforma Interior, que promoverán os propietarios dos terreos (Autoridade Portuaria e Renfe ou calquera lexítimo adquirente), con delimitación coincidente cos terreos a desafectar. Previamente e como documento de avance do Plan, fíxase a realización por parte do Concello e da Xunta de Galicia dun Plan Director que conteña a ordenación indicativa e non vinculante no ámbito e na súa área de influencia.
- O Plan Director definirá a ordenación dos terreos desafectados, detallando que non se poderá fixar sistemas xerais adscritos ao sector e fixando o prazo de execución do planeamento á posibilidade de traslado das actuais instalacións portuarios ao Porto Exterior.
- As cesións ao Concello da Coruña, establécense aquelas que como mínimos establece para dotacións a lexislación urbanística vixente no momento. Incorporando a posibilidade de que o Concello renuncie ao 10% de aproveitamento tipo no caso de que os ingresos por vendas dos terreos desafectados non chegaran a un terzo do custo do porto exterior.

- Regulación do suposto de non reordenación urbanística dos terreos, nese caso a Xunta e o Concello da Coruña, comprométese a indemnizar á Autoridade Portuaria do danos e prexuízos de acordo co Plan Financeiro do Porto Exterior. Este prazo se contemplará a partires de catro anos á sinatura do convenio, para o comezo da tramitación do PXOM (informe previo á aprobación inicial).
- A transmisibilidade dos bens, establécese a posibilidade de que a Autoridade Portuaria e Renfe, poidan transmitir os terreos do xeito que estimen oportuno e a subrogación dos dereitos e obrigas aos novos propietarios.
- Seguimento e coordinación, de cara a asegurar a coordinación de todas as actuacións, o convenio acórdase a creación dunha comisión de seguimento do Convenio.

L. Convenio para la Reordenación Urbanística de determinados terreos del actual Puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la Estructura Urbanística de la Ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asinado o 4 de outubro do ano 2004, neste caso exclusivamente polo Alcalde da Coruña e a Ministra de Fomento.

Parte dos mesmos obxectivos que o convenio asinado uns meses antes, e practicamente as mesmas condicionantes, variando nalgúns casos as cláusulas establecidas. As principais diferenzas a destacar son:

- En canto aos criterios de ordenación: remite á revisión do PEUP e do PEOZOS, mantendo a necesidade realización dun Plan Director previo á revisión do PXOM e o desenvolvemento dos terreos a través un PERI.
- A aprobación por parte do Ministerio de Fomento da modificación correspondente do PUEP, levará implícita a desafectación dos espazos que queden excluídos da zona de servizo do porto de A Coruña e a afectación ao uso portuario dos bens de dominio público que sexan incluídos nesta, así como a declaración de utilidade pública a efectos expropiatorios dos bens incluídos de propiedade privada.
- Incorpora unha maior cantidade de vivenda en réxime de protección pública, o 50% da edificabilidade residencial.
- O prazo para a consideración da non reordenación urbanística, cóntase a partires dun ano dende a finalización das obras do Porto Exterior.

M. Convenio de colaboración entre el ayuntamiento de a coruña y la autoridad portuaria de a coruña para execucion de actuaciones de mejora de la estructura urbanística en los ambitos de darsena de la marina-muelle de transatlánticos, avda. de la marina y avda. Alferez Provisional, asinado o 11 de xullo do 2006, co obxecto de concertar as actividades conforme a un programa concreto para a remodelación dos terreos da área 3 do PUEP, e área A no PEOZOS, que dita establecer os criterios de integración porto - cidade por medio dun concurso de ideas, no convenio detállanse as bases para a realización de este concurso, estipulan o financiamento ao 50% cada unha das partes.

N. Protocolo de colaboración celebrado por el Ayuntamiento de A Coruña y la Autoridad Portuaria de A Coruña para la creación de Comisión de Trabajo para análisis y propuestas en relación con la ordenación urbanística del Muelle del Parrote, en 22 de xullo do 2010, asínase un novo convenio, co gallo de realizar unha comisión de traballo para dar resposta ás problemáticas acaecidas sobre a realización do aparcadoiro do Parrote por mor da aparición de restos arqueolóxicos e que estude o xeito de indemnización á concesionaria do mesmo.

Planeamento portuario

Ñ. **Plan de utilización de espazos portuarios PUEP.** Aprobado definitivamente por Orden Ministerial do 28 de decembro de 1999 e BOE, 17 de xaneiro do ano 2000, e a súa **modificación substancial**, pola Orden FOM/2041/2014, do 20 de outubro.

Os plan de utilización de espazos portuarios, (PUEP), equivalentes **a partires do TRLP/2011, aos actuais Plans de delimitación dos espazos e usos portuarios (DEUP)** son instrumentos que definen a delimitación interior e exterior do dominio público portuario e os usos previstos para cada unha das áreas da zona de servizo. Realizado no ano 1999, sufriu dúas modificacións substanciais na súa delimitación e usos dos espazos, a última delas aprobada no ano 2014.

Ñ.1 **No documento de 1999**, a zona de servizo divídese en once áreas; Porto Deportivo, Paseo Marítimo, Dársena da Mariña, Peiraos de Bateria e Calvo Sotelo, Porto Pesqueiro, Peirao do Centenario, Peirao de San Diego, Porto Petroleiro, Dársena de Oza e Praia de Oza e introduce unha reserva portuaria no Concello de Arteixo. Nas que define a xestión exclusiva da Autoridade Portuaria ou compartida co Concello segundo diferentes ámbitos.

Os usos básicos definidos son:

Zona terrestre

- Uso portuario comercial
- Uso portuario pesqueiro
- Uso portuario deportivo
- Uso complementario
- Uso equipamento
- Uso reserva portuaria
- Uso de infraestruturas e obras de abrigo
- Uso mixto complementario terciario e equipamento

Zona marítima

- Zona I interior
- Zona II exterior

Porto deportivo: cun ámbito de xestión exclusiva da Autoridade Portuaria, e outro de xestión compartida co Concello, entre o Dique de Abrigo e o Castelo de San Antón.

Na delimitación da nova zona de servizo elimínanse algúns terreos con respecto á delimitación anterior e incorpóranse uns novos:

Exclúense os terreos do Hotel Finisterre e Club Deportivo e os xardíns e viario xunto á Dársena da Marina e a praia de Oza. E como novas incorporacións, constan un enclave na Oza, e o tramo de punta Langosteira e Punta Pelón como reserva portuaria.





Plano Proposta Usos Espazos Portuarios (Plan Utilizacion Puerto A Coruña 1995)

Ñ.2. **Modificación do PEUP iniciada no 2008**, delimita unha nova zona de servizo e asignándolle os usos correspondentes. A publicación da **Orden FOM/1318/2012**, do 20 de outubro, na que se aproba a primeira **modificación do Plan de utilización dos espazos portuarios do Porto de A Coruña (PUEP)**, que recolle os cambios introducidos tras a realización das obras das novas instalacións de Punta Langosteira, de xeito que non se varía a delimitación da zona de servizo da cidade da Coruña.

Ñ.3. No 2014 apróbase pola **Orden FOM/2041/2014**, do 6 de xuño o documento de (segunda) **modificación substancial da delimitación de espazos e usos portuarios do Porto da Coruña, finalizado en xullo de 2013** e adaptada á TRLC 2/2011; cos obxectivos de:

- Modificar a delimitación da lámina de auga, tanto na zona de Ares, no Porto Interior e no Porto Exterior.
- A modificación da delimitación dos espazos de terra e dos usos no Porto Exterior.
- A modificación dos espazos da Dársena Interior, incorporando aqueles executados dende a aprobación do PUEP de 1999.

No Porto interior incorpóranse as modificación realizadas no tempo de vixencia do PEUP, como os recheos do Peirao do Centenario, o espazo da medusa e se desafecta parte do viario de Linares Rivas.

- Así mesmo modifícanse o número de áreas nas que se divide a zona de servizo, pasando ás seis seguintes:
 - Área 1: Zona Cidadá.
 - 1.1. Tramo exterior do Dique de Abrigo. Uso portuario comercial.
 - 1.2. Resto do Dique de Abrigo Ánimas, Parrote e Mariña. Uso mixto portuario náutico - deportivo e non portuario vencellado á interacción porto cidade
 - Área 2: Zona de Transformación.
 - 2.1. Cantís de Calvo Sotelo, Batería e Peirao de Transatlánticos. Uso portuario comercial.
 - 2.2. Peiraos de Calvo Sotelo e Batería. Uso mixto portuario comercial e non portuario de interacción porto - cidade
 - 2.3. Edifícios administrativos na Avenida do Porto. Uso non portuario de interacción porto - cidade.
 - Área 3: Zona da Palloza.
 - Uso mixto portuario pesqueiro e portuario complementario.
 - Área 4: Zona peiraos comerciais. Peiraos de San Diego e Centenario.
 - Uso mixto portuario comercial e portuario complementario.
 - Área 5: Zona Dársena de Oza.
 - 5.1. Zona marítima de Oza. Uso mixto portuario pesqueiro e portuario complementario.

- 5.2. Zona Costeira de Oza. Uso mixto portuario complementario e náutico-deportivo.
- Área 6: Dársena Interior de Langosteira:
- Zona única con uso mixto portuario comercial e portuario complementario

O. Plan Especial de Ordenación das Zonas de Servizo (PEOZOS). Redactado en paralelo co Plan de Utilización de Espazos Portuarios (PUEP), iniciada a súa redacción no ano 1995 e aprobado definitivamente no ano 1999. O PEOZOS, apróbase definitivamente o 28 de febreiro do ano 2000 e publicada no BOE do 16 de marzo do ano 2000, en abril do ano 2012, comézase a tramitación dunha modificación do Plan, da que se realiza o Documento de Inicio, sen constancia da aprobación definitiva do mesmo.

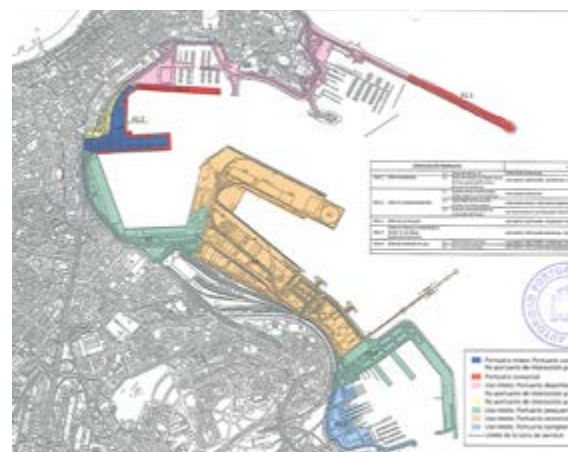
O Plan Especial de Ordenación das Zonas de Servizo, ten por obxecto a ordenación xurídica e urbanística da Zona de Servizo Portuario delimitada no PUEP de 1999, e clasificada como sistema xeral portuario establecido no PXOM do mesmo ano, en base ao Convenio de Colaboración sobre a ordenación urbanística da zona portuario e a súa contorna, subscrito o 27 de abril de 1990; incluíndo as determinacións as medidas e previsións necesarias para garantir unha explotación eficaz do espazo portuario, o seu desenvolvemento futuro e a conexión cos sistemas xerais de transporte terrestre, permitindo actividades, instalación e construcións que sexan acordes cos fins asignados ás actividades portuarias. O Plan elabórase e fórmulase pola Autoridade Portuaria de A Coruña e aprobase inicial. Provisional e definitivamente polo Concello da Coruña previo informe positivo da Autoridade Portuaria.

O PEOZOS, establece determinacións urbanísticas nos terreos da zona de servizo, en función dos usos previstos no PUEP, e en canto ás grandes infraestruturas existentes e proxectadas de incidencia no ámbito, con especial atención, á iteración porto - cidade e os accesos ao Porto en relación á dársena de Oza.

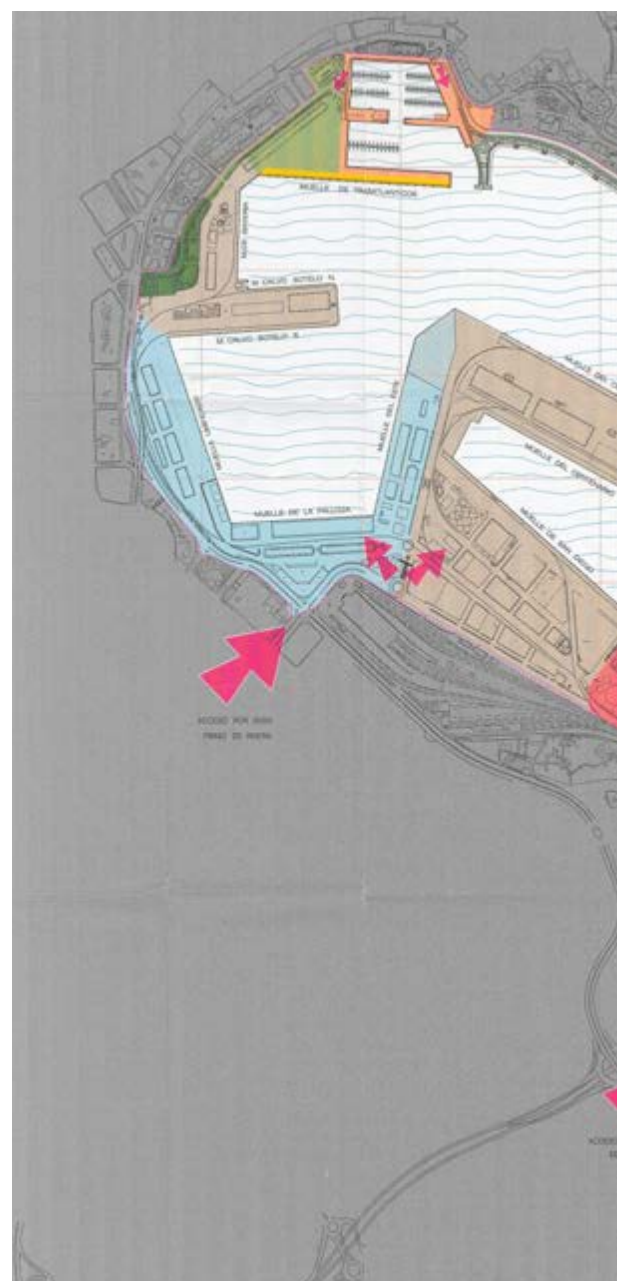
Fíxanse os seguintes obxectivos xerais, alén dos particulares de cada unha das áreas..

- *Definición precisa das diferentes áreas funcionais da zona de servizo, de tal modo que podan desenvolverse as diferentes actividades portuarias nas condicións de eficacia requiridas.*
- *Definición da rede viaria e ferroviaria principal do porto, considerando a construción do novo acceso en Oza e as distintas áreas funcionais do porto, e as súas conexións ás redes nacionais.*
- *Delimitación dos ámbitos para os que debe organizarse o control de acceso e aqueles que serán de libre acceso.*
- *Deseño do punto de acceso á zona de servizo de Oza e da intersección de acceso e controis ao porto pesqueiro e área do Centenario-San Diego.*
- *Ordenación xeral do estacionamento na zona de servizo.*
- *Establecementos de áreas de normativa homoxénea no interior da zona de servizo e parámetros básicos asociados.*

Como instrumentos para a ordenación establécense:



DEUP 2013



- Espazos libres e instalacións náutico - deportivas
- Equipamentos
- **As normas particulares de cada área.** Establecendo unha ordenación detallada en cada unha das 9 áreas definidas.
 - Área 1: Área portuaria das Ánimas.
 - Non se establecen condicións concretas, por entenderse correctamente ordenada
 - Área 2: Paseo Marítimo
 - Cambio de uso dun aparcamento ao carón do Hotel Finisterre, a e prevéase a construción de un edificio para actividades recreativas e comerciais.
 - Área 3: Dársena da Marina - peirao de Transatlánticos
 - Este ámbito está afectado por determinacións do PXOM, do Convenio de 1990 e polo PERI do ano 1998 e divide esta área en tres máis pequenas que dan resposta ás condicionantes establecidas polo planeamento de incidencia.
 - Área 4: Peirao de Batería - Calvo Sotelo
 - Establece novos accesos restrinxidos, creando un peche pola Praza de Ourense así como a reordenación do viario. Propón unha nova edificación no solar baleiro no momento.
 - Área 5: Porto pesqueiro
 - En xeral as propostas realízanse en torno ó ordenación viaria.
 - Área 6: Peirao do Centenario
 - Recóllese a ampliación e habilitación da liña de atraque Sur e a ampliación da zona de depósito e da liña de atraque Norte.
 - Área 7: Peirao de San Diego
 - Principalmente realízanse propostas en canto ao peche do acceso libre ao recito e a ordenación viaria do tráfico rodado e algunha variación no deseño ferroviario.
 - Área 8: Porto petroleiro
 - Non se propoñen variacións significativas con respecto ao seu estado actual.
 - Área 9: Dársena de Oza





Plano de Normativa 2 (ED do ámbito do Parrote)

- A ordenación recolle o ditado no Plan Director da Autoridade Portuaria, para este ámbito, ordenado os accesos, previse a creación dun porto de invernada para embarcacións deportivas a construción dun club náutico deportivo e o acceso peonil á praia.

P. Estudo de detalle da área do Parrote. Plan Especial de Ordenación da Zona de Servizo Portuaria de A Coruña (PEOZOS).

Aprobado definitivamente o 15 de decembro do 2011. Redáctase para dar cumprimento ás previsións de desenvolvemento do Plan Especial de Ordenación da Zona de Servizo e preservar os restos arqueolóxicos do baluarte do século XVIII.

O estudo de detalle establece as directrices que deberán ter en conta no desenvolvemento en canto ás diferentes pezas arqueolóxicas; concreta as condicións de edificabilidade e volume das zonas edificables, establece unha protección de visual con respecto á necesidade de manter a permeabilidade entre A Marina e o Castelo de San Antón e por último determina os usos posibles da edificación prevista.

Neste eido, compre facer referencia a dous documentos que desenvolven os convenios de transformación do Porto do ano 2004, xa que malia carecer de carácter normativo por non ter finalizada a súa tramitación e aprobación definitiva, non deixan de constituír unha importante fonte documental en canto a información urbanística e territorial no ámbito de traballo, nomeadamente o Plan Director do Porto, en canto a un coidado tratamento na análise da relación da relación porto - cidade.

Q. O Plan Director de Reordenación dos Espazos Portuarios de A Coruña e fronte marítimo da ría do Burgo

Nos convenios asinados no ano 2004 (tano no de febreiro coma no de outubro), establécese na cláusula terceira os instrumentos e prazos para a probación do planeamento, entre os que se define o compromiso de revisar o Plan Xeral e incluír a ordenación detallada nos terreos obxecto do convenio, para isto debe realizarse previamente un **Plan Director, conxuntamente entre o Concello da Coruña e a Xunta de Galicia**, que conterà a ordenación indicativa non vinculante do ámbito.

O Plan Director divídese en tres documentos; o estudo urbanístico, o diagnóstico e escenarios propositivos e por último as fases no desenvolvemento. Realiza unha ampla e completa información e diagnose urbanística a escala municipal, incluíndo o análise histórico, medioambiental, socioeconómica e urbanística, centrándose especialmente na relación porto - cidade, que conforman un documento moi valioso a nivel diagnóstico da cidade. A partires desta diagnose realízase unha estudo de escenarios de transformación posibles propoñendo varias alternativas de ordenación no ámbito litoral e por último propónse unha serie de fases de execución.

No estudo das alternativas, vai mais alá dos ámbitos delimitados nos convenios do 2004 aos que da resposta o Plan Director, e introdúcese a reflexión sobre os terreos das Xubias, pola súa localización singular e polos problemas de accesibilidade e desenvolvemento edificatorio pouco acaído en relación coa permeabilidade e a fachada litoral. A diagnose e proposta realizada en torno a estes terreos, desenvolveranse posteriormente no marco do Plan Xeral do 2013.

Nesta liña, a nivel propositivo o Plan Director delimita tres zonas;



Plano de Síntese (Plan director de reordenación de espazos portuarios)

- **Zona 1 "Calvo Sotelo-Batería"** Nesta proposta desenvólense os preceptos dos convenios urbanísticos. No documento faise referencia á singularidade da peza e por tanto a posibilidade de desenvolve-la de xeito independente, e poñendo en valor a potencialidade atractora dos usos non residencial, para a actividade no conxunto da cidade.

- A nivel de proposta establécense unhas premisas que se desenvolven en tres alternativas posibles, sendo as premisas as seguintes:

- Conservación do Mareógrafo e os Silos do Cantábrico
- Evitar a edificación compacta en contraste co modelo do Palacio de Congressos
- Introducción de un ritmo para a incorporación de elementos illados
- Conservar a forma dos peiraos
- Minimizar as interferencias entre circulacións rodadas e peonís.

- Partindo das premisas anteriores, proxéctanse tres alternativas segundo a posición da edificabilidade establecida polo convenio, o nome de cada unha delas, responde á localización e concentración da edificabilidade en cada un dos peiraos, ou en ambos.

- Alternativa 1: Edificacións no peirao de Calvo Sotelo
- Alternativa 2: Edificacións no peirao de Batería
- Alternativa 3. Mixta das anteriores en L.

- **Zona 2 "San Diego"** Ao igual que a anterior respecta as condicións establecidas nos convenios do 2004, de feito esta peza é a que vai conter a maior parte do programa. Na proposta preténdese resolver a relación coa cidade, que de seu é moi escasa tanto pola gran diferenza de cota como pola localización da praia de vías, estruturar a relación do espazos público e zonas verdes, así como procurar unha boa orientación para as edificacións resultantes. De cara á edificabilidade, extraese a suxestión de diminuír a edificabilidade máxima establecida no Convenio, co gallo de obter unha menor compacidade na trama.

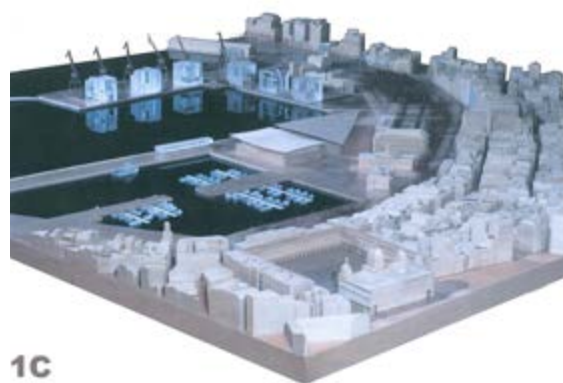
- Salientar o valor da continuidade e mellora ambiental da rede viaria proposta, en relación co viario existente e coa proposta dun novo eixo de conexión paralela ao mar, así como a intención de establecer eixos viarios e verdes que tecen a cidade coa zona 2.

- Neste caso defínense tamén tres alternativas de ordenación:

- Alternativa 1: a continuidade da trama da cidade existente, en relación cos quinteiros existentes.
- Alternativa 2: unha ordenación en bandas paralelas ao mar
- Alternativa 3: Incorpora o Peirao do Centenario e os usos terciarios localízanse no litoral mentres que os residenciais fano ligados á trama existente.



Imaxe Proposta 1A (Plan director de reordenación de espazos portuarios)



Imaxe Proposta 1C (Plan director de reordenación de espazos portuarios)



Plano Proposta 2B (Plan director de reordenación de espazos portuarios)



Usos da lámina de auga Proposta (Plan director de reordenación de espazos portuarios)



Imaxe Proposta As Xubias (Plan director de reordenación de espazos portuarios)



Imaxe Proposta 2A2 (Plan director de reordenación de espazos portuarios)



Plano de Ordenación (PE da zona de servizo nos peiraos de Bateria e Calvo Sotelo)

- **Zona 3 "As Xubias. Ría do Burgo"**, definida no propio PD, por ter detectado a necesidades de ordenación do ámbito de cara a evitar que non se perdan os valores paisaxísticos e tradicionais que a caracterizan. A proposta fixa tres aspectos con respecto á ordenación:
 - A procura dunha relación viaria local coherente
 - A estruturación dos espazos libres atendendo a criterios paisaxísticos
 - A proposta de ordenacións da edificación con criterios que busquen o menor impacto na fachada da ría.
- Dando resposta aos criterios propostos, o Plan Director, define neste ámbito un
 - **O esquema de vialidade**, en canto aos distintos modos de transporte, nos que define actuacións básicas, como poden ser a relación coas grandes infraestruturas, a continuidade dun paseo marítimo, a utilización da liña de ferrocarril como elemento de transporte público de proximidade, mellorar a continuidade para a mobilidade peonil e ciclista.
 - **A estrutura de espazos libres**, favorecer os corredores verdes de conectividade co mar, zonas de amortecemento, continuidade do bordo litoral, etc
 - **A ordenación da edificación**, non chega a propoñer unha ordenación concreta, porén faise unha propostas de redución do aproveitamento total e ao control das alturas máximas, co callos de favorecer a permeabilidade física e visual co mar.

R. O Plan Especial da zona de servizo do Porto de A Coruña nos Peiraos de Bateria e Calvo Sotelo.

Ao igual que o Plan Director, a necesidade da redacción dun Plan Especial dos sectores de Bateria e Calvo Sotelo vén establecida pola mesma cláusula terceira dos Convenios do 2004, onde se estipula que unha vez realizado o Plan Director, como documento de avance para o PXOM, redactarase este, e por medio dun Plan Especial de Reforma Interior ordenarase detalladamente os ámbitos subscritos, redactado e formulado pola Autoridade Portuaria e aprobado pola Administración competente en materia urbanística.

O Plan especial comeza a redacción no ano 2008 mais non chega a tramitarse, porén a ordenación incorpórase posteriormente no Plan Xeral do 2013. Na memoria do documento exprésase que se apoia nun amplo traballo de análise e diagnose previos, nos que se apoian as decisións neste tomadas. Incorpora así mesmo un estudo de diferentes modelos de xestión, financiamento e tenencia do solo.

En canto á ordenación, recolle as propostas bosquexadas nas alternativas do Plan Director. Proponse a desafectación de 5,4 Ha, cunha edificabilidade de uso terciaria duns 34.458 m², ordenadas en volumes prismáticos con alturas que varían entre as 6 e as 9 plantas, proponse tamén tres volumes con equipamentos públicos. A maior parte das reservas de zonas verdes dispónse en continuidade cos xardíns de Méndez Núñez. Apóstase fundamentalmente pola mobilidade peonil e ciclista.

A nivel da análise dos modelos de xestión o documento diferencia entre os modelos de xestión pública e xestión privada e a combinada, suxire a pertinencia da creación dun modelo mixto de xestión entre a administración municipal e a Autoridade Portuaria.

3.2.1.4. Resumo cronolóxico. Liña do tempo

Unha lectura cronolóxica dos principais documentos de planeamento e aquelas fitas relevantes en canto aos terreos portuarios e do litoral coruñés. Sinálanse con [IP], aqueles documentos de planeamento que están incorporadas ao PXOM vixente.

S. XIX (1885): Plan do primeiro Ensanche: (entre o campo da Carballo e o camiño Novo) unha vez derribadas as murallas que condicionaban o avance da cidade redáctase este plan para ordenar/aliñar os crecementsos da mesma mais aló da cidade histórica en torno a baía

Finais do s. XIX e principios do s. XX: anteproxectos e proxecto de ampliación do Porto de Eduardo Vila Algorri. Redáctanse varias propostas para o desenvolvemento das infraestruturas portuarias, nos que se contemplan diversas dársenas que se estendían cara o sur da baía (Batería, Linares Rivas, Palloza e Este) e que se irán executando parcialmente durante o primeiro cuarto do século XX

S. XX (1910): Plan do Segundo Ensanche: redactado por Emilio Pan de Soraluce e P. Mariño, desenrólase sobre dúas áreas: a estrada de Finisterre e a estación de ferrocarril e que terán como eixe artellador os viarios existentes

1946: Proxecto Xeral de Obras e Melloras do Porto: o proxecto supón a orixe e xénese do porto actual. Contempla a creación do dique de abrigo, infraestrutura clave que permitía o crecemento do porto máis aló da baía interior, San Diego e o peirao das Ánimas

1967: Plan Xeral de Ordenación Urbana

1984: Declaración do Conxunto Histórico -Artístico do Casco Antigo de A Coruña.

1985: Plan Xeral de Ordenación Urbana

1985: Redacción do Proxecto de Remodelación de sector portuario Méndez Núñez-Dársena de la Marina-Parrote, pola Xunta do Porto, onde se contempla a construción dun novo peirao para substituír o de Méndez-Núñez e Almirante Vierna, así como o recheo para un paseo marítimo entre o Parrote e As Ánimas e o traslado dos varadoiros do Parrote cara o ámbito de Oza.

1990: o 27 de abril, asínase o primeiro convenio de colaboración entre o Concello e a Xunta do Porto (a actual Autoridade Portuaria), de cara a establecer as competencias de cada un dos asinantes na fronte marítima; dividíndoa en tres áreas de actuación (a municipal, a conxunta e a portuaria). Así mesmo dispón, en canto aos edificios da estación marítima e os almacéns antigos a súa cesión ao Concello e en canto aos accesos ao Porto, o estudo da construción dun acceso directo á dársena de Oza.

1998: Plan Especial Reforma Interior da Cidade Vella [IP]

1999: Plan Xeral de Ordenación Municipal

1999: Apróbase en Orden ministerial do 28 de decembro o **Plan de utilización de espazos portuarios do Porto de A Coruña (PUPEP)**, BOE 17 de xaneiro do ano 2000.



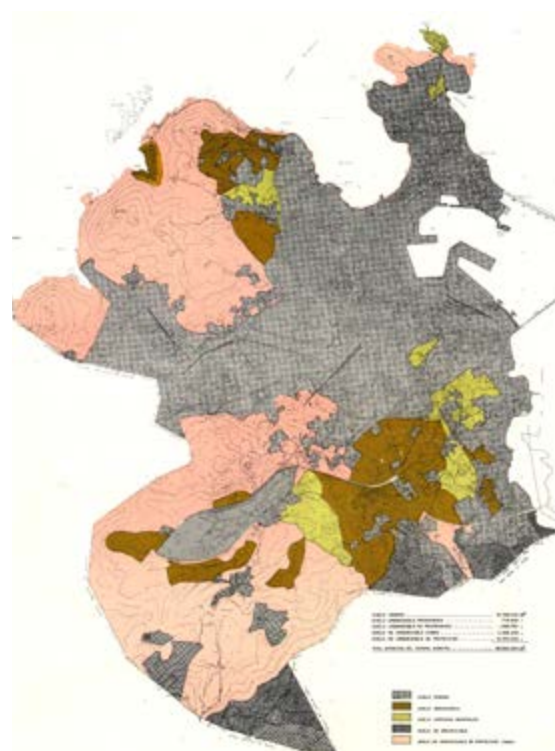
Segundo Ensanche de Mariño y Soraluce (La Ciudad a través de su plano)



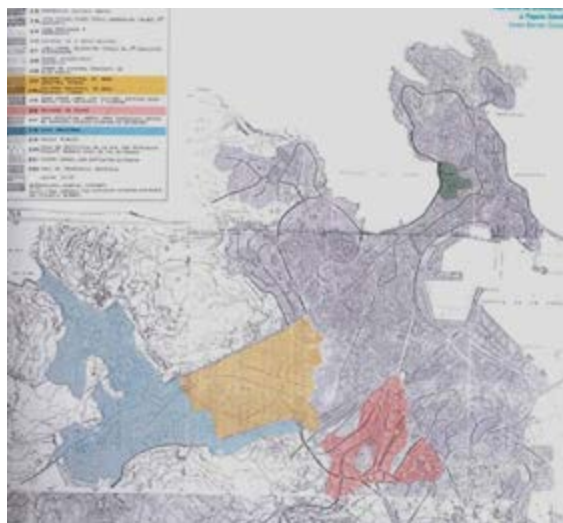
Anteproxecto do Ensanche de Juan Ciorraga (La Ciudad a través de su plano)



Plan de Aliñacións de 1948 (La Ciudad a través de su plano)



Clasificación do Solo PXOM 1985 (www.coruna.gal)



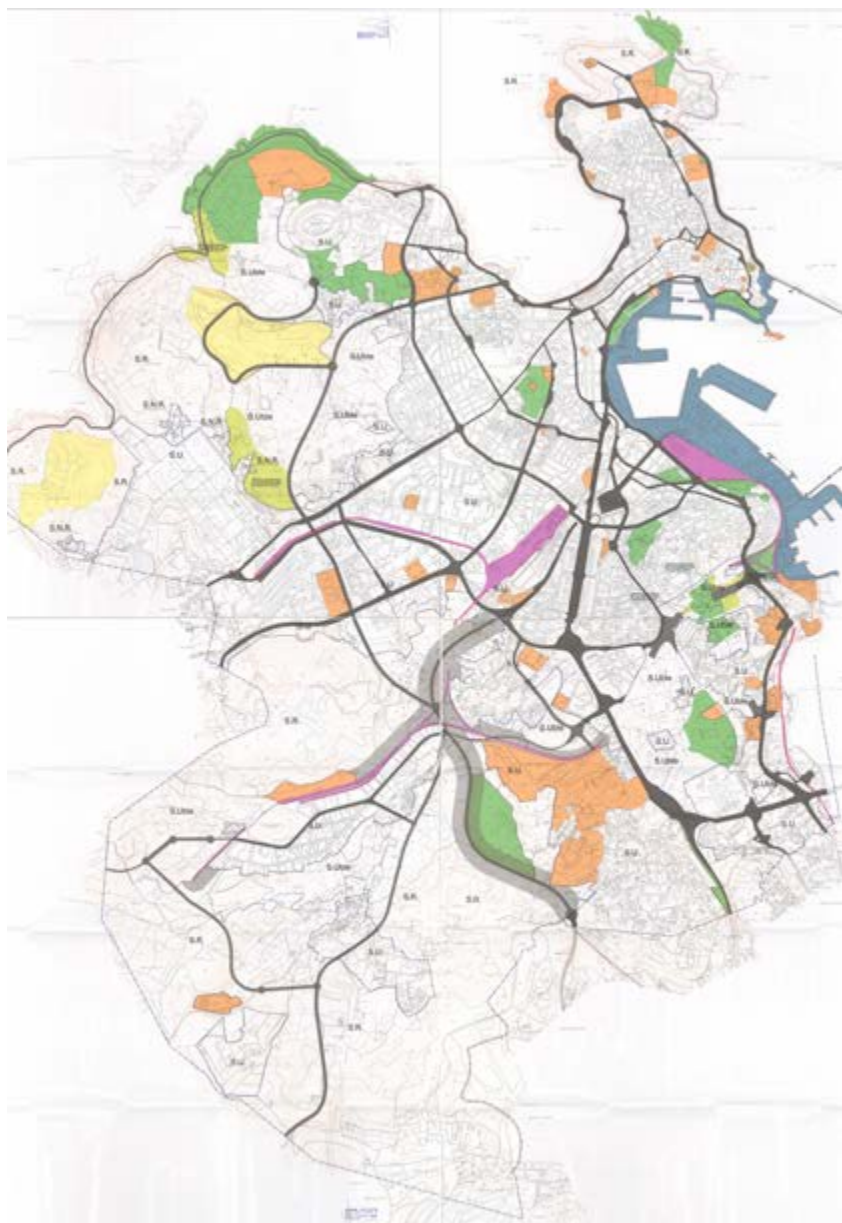
Plan Xeral de 1967 (A Coruña-Desarrollos Urbanos 1940-2000)



Interpretación do plan de Cesar Cort 1945 (Forma Urbis-Parcerisa)



Plano de Normativa (Plan especial de ordenación das zonas de servizo)



Estructura Xeral e Orgánica PXOM 1998 (www.coruna.gal)



Atentado torres gemelas (www.mintpressnews.com)

2000: Apróbase en o 28 de febreiro o Plan Especial de Ordenación da Zona de Servizo do Porto de A Coruña.[IP- API P22], ten por obxecto determinar a ordenación xurídica e urbanística dos terreos incluídos na zona de servizo, desenvolvendo as previsións contidas no PXOM de 1998.

2001: O 11 de setembro os atentados de New York e Washington coa caída das torres xemelgas, feito que cambia a política de seguridade e vixilancia a nivel mundial.

2002: En novembro, afunde o Prestige.

2003: Plan Galicia, aprobado polo Goberno de la Nación. O Porto Exterior de Punta Langosteira é unha actuación estratéxica.

2004: O 2 de febreiro, os concellos da Coruña e Arteixo, xunto co Goberno central e a Xunta de Galicia, asinan un convenio –posteriormente modificado en outubro dese ano– para a reordenación urbanística dunha parte moi importante dos peiraos interiores da cidade e da estación de ferrocarril de San Diego, vinculada á construción dun porto exterior en Punta Langosteira ao que trasladar as operacións portuarias de maior risco

2005: O 10 de xuño, o Consello de Ministros, a proposta do Ministerio de Fomento e en base ao establecido no artigo 48 da Ley 22/1988, do 28 de xullo de Costas, aproba a reserva dun espazo de auga de dominio público marítimo terrestre de 707,90 Ha para a realización das obras de ampliación do Porto da Coruña. A finais dese mesmo ano, comezan as obras de execución.

2006: Redacción do Plan Director Porto da Coruña

2006: Documento refundido área náutico deportiva:

2008: O 15 de setembro cae Lehman Brothers, fita que se considera como data de referencia ante o comezo da crise económica mundial.

2008: Modificación puntual da ría do Burgo [IP- API S35],

2008: redáctase o Plan de Utilización de Espazos Portuarios para as Novas Instalacións Portuarias en Punta Langosteira, (apróbase no ano 2012)

2009: En decembro incorpórase o Convenio para a construción do Porto Exterior e da desafectación e transformación dos terreos do porto interior ao Plan Xeral de Ordenación Municipal en redacción (PXOM 2013),

2010: En xuño apróbase a Estratexia Europea 2020

2011: No mes de febreiro apróbanse os documentos de planeamento territorial na Comunidade Autónoma, as Directrices de Ordenación do Territorio (DOT) e o Plan de Ordenación do Litoral (POL), marcando unha fita na estratexia e planeamento territorial galego.

2011: O 15 de decembro apróbase o estudo de detalle do PEOZOS, para definir os volumes da Área 2: Dársena da Marina - Peirao de Transatlánticos

2012: Aprobación pola **Orden FOM/1318/2012**, do 20 de outubro, na que se aproba a primeira **modificación do Plan de utilización dos espazos portuarios do Porto de A Coruña (PUPEP)**.

2012 . En agosto o goberno municipal da Coruña leva a Pleno a aprobación provisional do PXOM actualmente en vigor. O documento introduce unha serie de modificacións respecto ao aprobado de forma inicial no ano 2009, entre eles, o cambio de cualificación urbanística dos terreos da Solana, que pasan a ser solo dotacional privado –e xa non público– e a separación da parcela do hotel Finisterre.

2013: Aprobación definitiva do Plan Xeral vixente, que incorpora o **“Convenio para la Reordenación Urbanística de determinados terrenos del actual Puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la Estructura Urbanística de la Ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira”** asinado en febreiro do 2004, cos ámbitos PET R-26 e PET Q-23, así como ás áreas de planeamento incorporado API P22, API S 35, API Q19.



Porto Exterior Punta Langosteira en 2008 (www.galicianaves.com)

ÁREA DE PLANEAMIENTO INCORPORADO: Ría del Burgo



Area de Planeamento Integrado S35. Ría do Burgo (PXOM 2013)



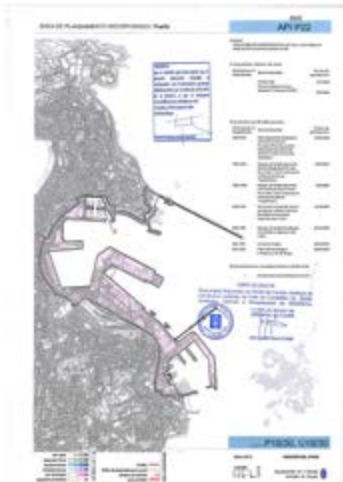
Catástrofe do Prestige 2002 (www.elconfidencial.com)



Caida LEHMAN BROTHERS (www.elmundofinanciero.com)



Plano de Síntese (Plan director de reordenación de espacios portuarios)



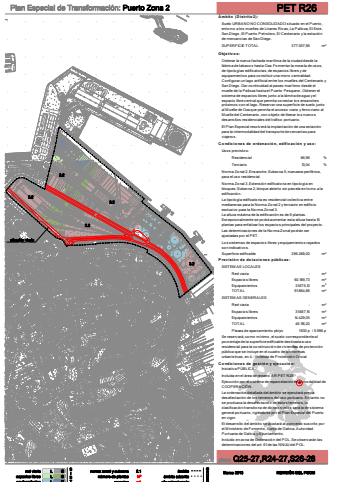
Fichas API P22



Fichas API S35



Fichas PET Q23



Fichas PET R26

2014: Aprobación pola **Orden FOM/2041/2014**, do 6 de xuño, na que se aproba a (segunda) **modificación substancial da delimitación de espazos e usos portuarios do Porto de A Coruña (DEUP)**.

2015: Revisión do Plan Especial de Protección e Reforma Interior da Cidade Vella e Pescadería (PEPRI): substitúe ao aprobado en 1998. O ámbito abarca as tramas urbanas da Cidade Alta, as Atochas- O Derribo e a Pescadería, e a parte da área de servizo do porto correspondente coa delimitación do conxunto histórico da cidade vella. O obxectivo do plan tal e como recolle o seu redactado son a "protección, conservación e posta en valor do Patrimonio Histórico existente; establecemento de medidas que permiten a rehabilitación económica, social e física do Casco Histórico da cidade; prever as accións necesarias para renovar e/ou reformar os ámbitos inacabados ou degradados da cidade; realización dun novo marco normativo que permita a reutilización do parque de vivenda existente e resolver a integración do tecido urbano histórico na cidade nova".

2015: En decembro o Pleno municipal aproba unha moción sobre a defensa do porto exterior e a ordenación dos peiraos interiores, na que se insta ao Ministerio de Fomento a completar os accesos viarios e ferroviarios de Punta Langosteira e a activar a comisión de seguimento que se previa no convenio de 2004, dirixida a velar pola construción da nova dársena exterior e mellorar a estrutura urbanística da cidade.

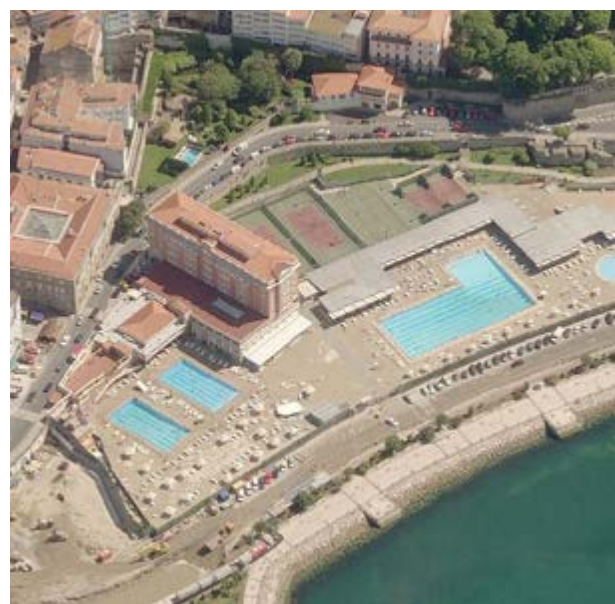
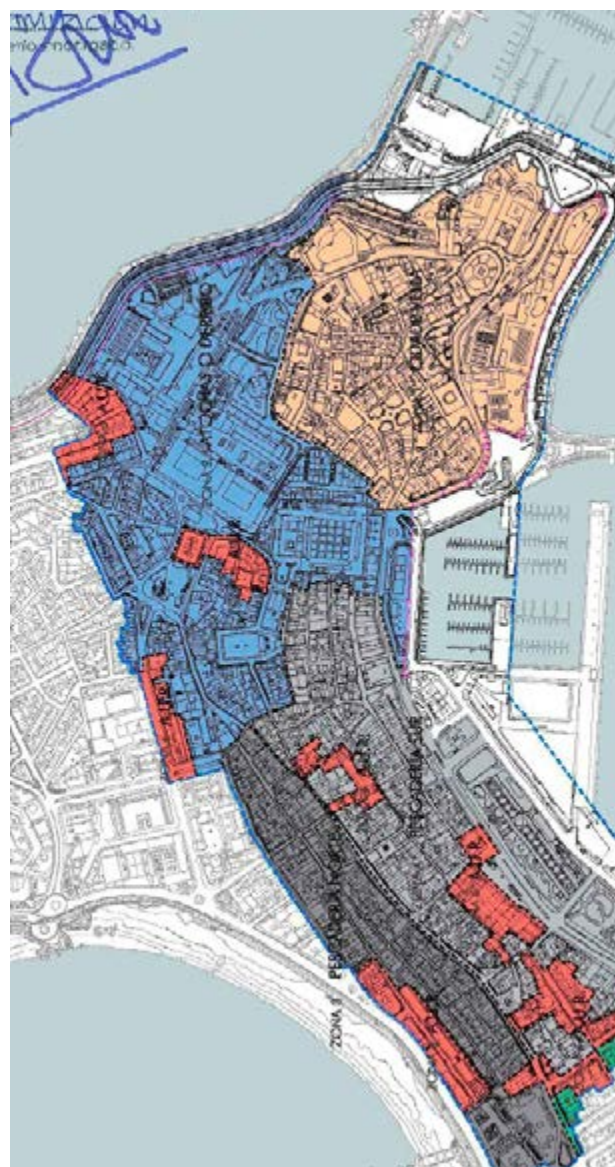
2016: O Consello de Administración da Autoridade Portuaria, en sesión celebrada o 11 de maio, recibe a proposta do presidente do ente portuario para a venda das parcelas que ocupan o hotel Finisterre e mais a Solana mediante poxa. O vogal representante do Concello da Coruña, o concelleiro Xiao Varela, manifesta o interese do consistorio por facerse cos terreos do equipamento deportivo para impedir a súa privatización.

2016: En xuño o Consello de Administración do Porto acorda suspender a poxa dos terreos durante seis meses, tempo no que o Concello debería solicitar expresamente a adxudicación directa da parcela da Solana.

2016 . O día 22 decembro convócase un Consello de Administración da Autoridade Portuaria que resolve, co único voto en contra do representante do Concello da Coruña, o concelleiro de Rexeneración Urbana, Xiao Varela, retomar a venda dos terreos sobre da Solana, malia á solicitude formal do goberno municipal para a súa adquisición directa e sen que transcorrese o tempo estipulado. O día 26, o goberno local ratifica en Xunta de Goberno Local a súa intención de adquirir a Solana e aproba un modelo de solicitude expresa de adxudicación directa por 1,5 millóns de euros, notificado ao día seguinte á Autoridade Portuaria. presidente do Porto da Coruña, na que se acorda a paralización da poxa dos terreos da Solana e o Finisterre e se inicia un proceso de diálogo para acadar a fórmula de cooperación entre administracións que garanta a titularidade e xestión pública de toda a fachada atlántica da cidade. Os representantes das administracións portuarias comprométense a asistir a unha nova xuntanza nas seguintes semanas.

2017: En maio máis de 4.000 persoas secundan nas rúas da Coruña a manifestación en defensa do Porto convocada pola Comisión Aberta en Defensa do Común contra a especulación e polo uso público dos terreos, e na que tamén participan o alcalde e concelleiras e concelleiros do goberno da cidade.

2017: O día 24 de outubro, o presidente de Puertos del Estado réunese co alcalde para abordar a constitución dun consorcio que garanta a titularidade e xestión pública dos terreos portuarios. O goberno da Coruña pon sobre a mesa un protocolo de colaboración para que se poidan sumar, ademais de Puertos del Estado e a Autoridade Portuaria da Coruña, a Xunta de Galicia, o Goberno do Estado e a Deputación da Coruña. Os representantes das administracións portuarias piden un mes de prazo para responder á proposta. Até agora, esta non se produciu.



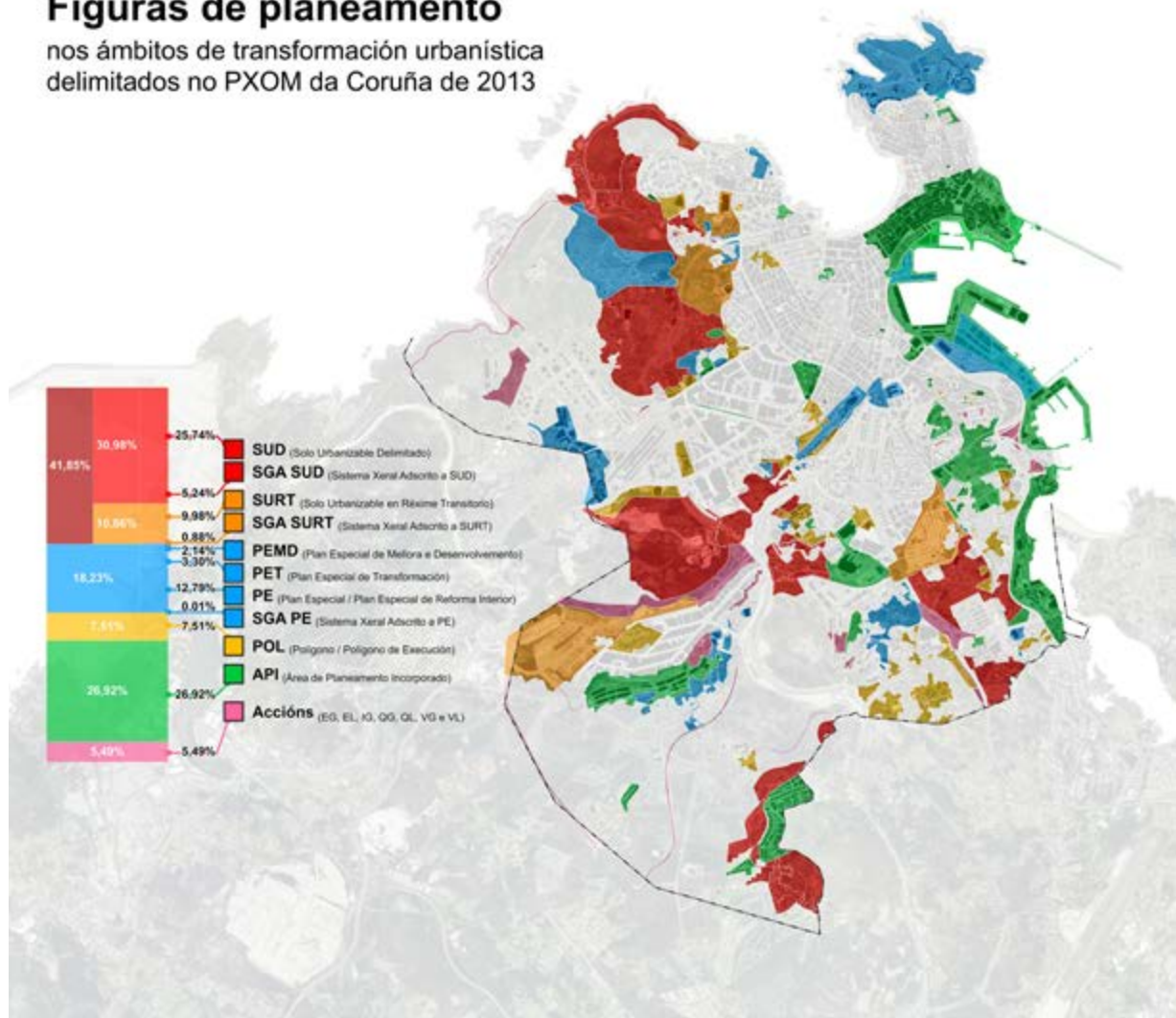


Ámbitos de Actuación PEPRI

Plano 1.-

Figuras de planeamento

nos ámbitos de transformación urbanística delimitados no PXOM da Coruña de 2013



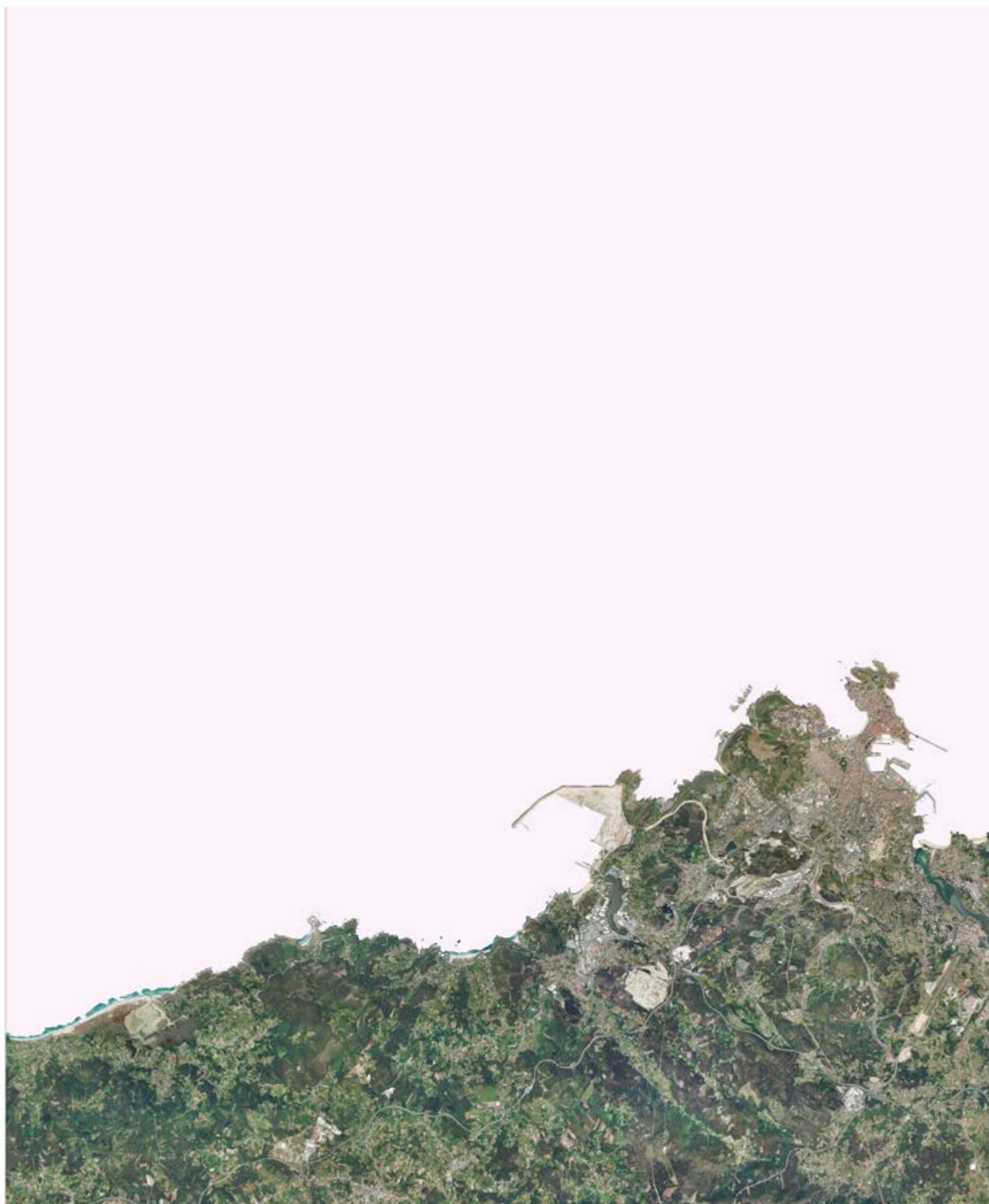
Figuras de planeamento no PXOM 2013 (www.ergosfera.org)



Terreos da Solana (bing mapas)



Manifestación contra a privatización da fachada marítima da Coruña (www.laopiniocoruna.es)





Ortofotografía Golfo Artabro

3.2.2.Encadre territorial

Abórdase unha aproximación á lectura do territorio dos terreos do bordo litoral como espazo xeoestratéxico dende un punto de vista ambiental e territorial en múltiples niveis: como pertencente á comarca bioxeográfica das Mariñas, no entorno da bacía do río Mero; como espazo litoral dentro do Golfo Ártabro e como lugar socioeconómico no contexto da Área Metropolitana da Coruña e da Rexión Urbana Ártabra.

Co interese de aportar unha visión estruturada e comprensible achéganse neste capítulo as referencias mais significativas en canto ao marco de traballo.



Situación Golfo Artabro Catálogo Paisaxes



Áreas Urbanas de España (Tese Javier Harquindey)

3.2.2.1. Marcos xeográficos de referencia

O Arco Atlántico europeo

A comisión Arco Atlántico, é unha das seis Comisións xeográficas da Conferencia das Rexións Periféricas Marítimas, (dende Irlanda, Illas Británicas, costa atlántica occidental de Francia, norte e noroeste de España e Portugal) ten constituído un subsistema urbano de cidades de influencia moderada e cun rol periférico en relación ao espazo central da Unión Europea, conformando un espazo urbano pouco estruturado e dinámico formado por rexións pouco conectadas entre si. O elemento que se considera esencial neste territorio e o de planear a integración en redes que permitan artellar eixos e corredores de desenvolvemento que permitan o aumento das súas interaccións.

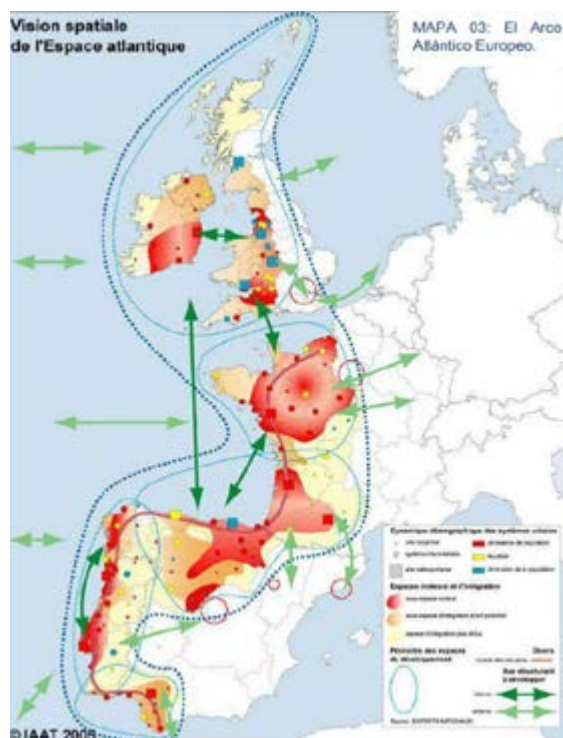
A Estratexia metropolitana de área Urbana da Coruña sitúa á Rexión Urbana Ártabra "como espazo rotula entre la cornixa cantábrica de la península ibérica y el Eje Atlántico que se prolonga desde Ferrol cara ao sur, traspasando la fronteira portuguesa y llegando al sur de la Región Urbana de Porto."

A Euro Rexión: O Eixo atlántico

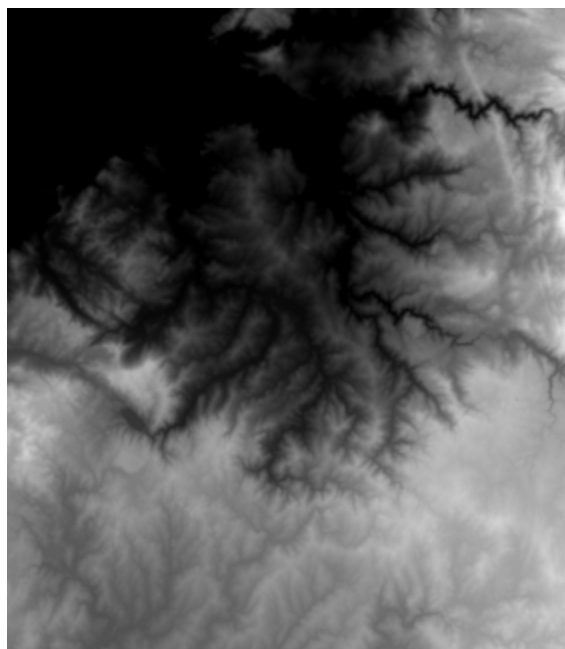
O Eixo Atlántico do Noroeste peninsular é unha asociación de municipios creada en 1992, de carácter transfronteirizo, que integra ás principais cidades do sistema urbano da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal cun carácter marítimo e periférico e unha poboación potencial de case 7 millóns. Segundo a "*Estratexia de desarrollo urbano sustentable e integrada de A Coruña*" conta cunha rede de:

"4 aeropuertos, 7 grandes puertos y una red de alta velocidad ferroviaria en construcción. Cuenta igualmente con 12 universidades de primer nivel, 3 parques tecnológicos y 9 recintos feriales. Así mismo, cuenta con cuatro ciudades (Porto, Guimaraes, Santiago de Compostela y Lugo), un territorio (Duero vinícola) y un monumento (Torre de Hércules en A Coruña), clasificadas por la UNESCO como patrimonio de la humanidad."

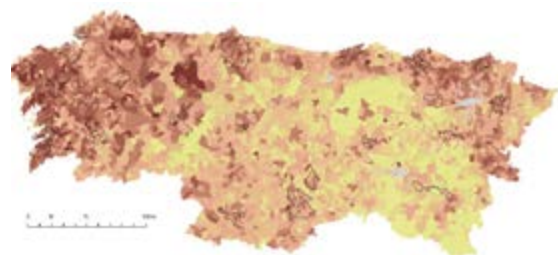
O seu obxectivo principal é a cohesión e estruturación do sistema urbano, así como a planificación estratéxica conxunta.



Argo Atlántico Europeo (Fidus Coruña)



MDT.



Vivenda Principal 2001 (Tese Javier Harguindey)

A Biorexión das Mariñas

O marco bioxeográfico no que se inscriben os terreos de estudo é un conxunto de terras baixas e suaves ao redor do Golfo Ártabro, denominadas xenericamente como As Mariñas. Son unha sucesión de terras por debaixo dos 200 m de altitude, que teñen unha maior extensión entre A Coruña e Betanzos, así como nos vales de San Sadurniño e de Trasancos, que se caracterizan por un relevo de pequenas altitudes e amplos vales cunha sucesión de pequenos outeiros con pendentes moi moderadas cara a costa baixa das marismas e cara ao litoral.

Atópanse delimitadas ao leste, sur e suroeste por unha serie de escarpas de mais de 500m de altitude con cumios cunha topografía achairada: ao nordés, o Macizo de Ferrol, cunha serie de pequenos montes con aliñación nordeste-suroeste (Lagoa, Monte Campañiñas, Monte Ventoso, Montefaro) pechando a área da Galicia Setentrional; ao leste, a Serra de Forgoselo, unha grande chaira elevada por riba dos 500 m entre as bacías do río Grande de Xubia e o Eume; a continuación, o Cordal de Montouto, onde nace o río Lambre que nutre ao Mandeo; entre Mandeo e o Mero, os montes de Tieira; a Serra de Montemaior e os Montes do Xalo, que pechan polo sur e forman a bacía do Mero.

A escarpa oriental vai no sentido norte-sur entre Neda e Oza dos Ríos, con chairas de entre 280 e 320m de altitude cortadas polos ríos Grande de Xubia e Beelle que forman a ría de Ferrol; o Eume que forma a ría de Ares e Pontedeume; o Baxoi e Lambre fortemente encaixados en moitos casos; e abrindose cara o sur nos ríos Mendo e Mandeo, que forman a ría de Betanzos. A escarpa sur e suroeste parte dende Oza dos Ríos por Abegondo e Carral ata Arteixo con amplas escotaduras nas cabeceiras dos ríos Mero, Barcés e Valiñas, que forman a ría do Burgo.

Unha serie de elevacións de orografía máis marcada rodean as terras onde os vales estreitan o seu leito e as pendentes aumentan. Son de norte a sur-suroeste: o monte do Pereirón (219 m) e o Petón (338 m) en Paderne; o monte da Espenuca (291 m) en Coirós; Pena Moura (554m) e o Brueiro (526 m) en Oza dos Ríos; Montevello (347 m) en Cesuras e Castro Maior (472 m) en Abegondo.

O relevo é desigual por mor da enorme proliferación nas zonas de erosión de eidos sobre a base de xistos metamórficos, chamados, xistos de Ordes: biotíticos de gran fino que na Mariñas están moi alterados por materiais graníticos que dan lugar a solos arxilosos vermellos.



Relevo e hidrografía Golfo Ártabro Litoral Catálogo Paisaxes



Mapa Base Golfo Ártabro Catálogo Paisaxes

A Rexión Urbana do Golfo Ártabro

A Rexión Urbana Ártabra é un territorio no que os intensos crecementos urbanos e demográficos acontecidos nas últimas décadas crearon un grande ámbito difuso fortemente interrelacionado, creando un continuo urbano superposto aos límites municipais que continúa a crecer sen unha planificación coordinada e que presenta unha grande mobilidade interna, laboral e residencial. O seu proceso de crecemento comezou cunha ocupación espontánea do territorio onde se foi formando un espazo residencial e produtivo que responde a un agregado urbano que se desenvolveu de xeito improvisado e desarticulado. Construído xa solo en parte sobre a estrutura parroquial existente, está a producir unha importante pegada ambiental.

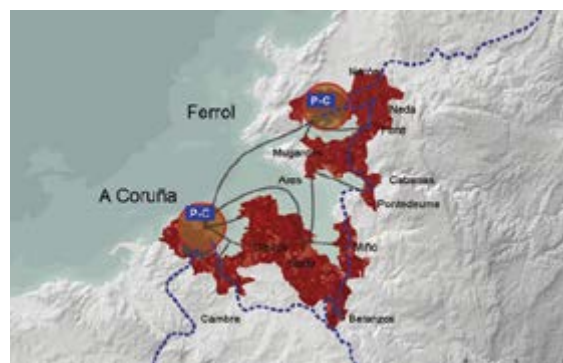
Segundo as DOT, a Rexión urbana Ártabra é

“un dos espazos máis competitivos e atractivos de Galicia, cuns mercados de traballo e de vivenda máis amplos, cunha actividade económica moi diversificada, unha rede de equipamentos metropolitanos fortemente desenvolvida, unha rede de espazos naturais diversos e cunha costa irrepetible.” e “considérase importante para Galicia polas seguintes razóns:

- O seu tamaño demográfico é necesario para dotar de certa masa crítica o sistema urbano galego, outorgándolle unha dimensión suficiente como para ocupar un papel relevante entre os espazos urbanos europeos.
- Constitúe un espazo supramunicipal de forte concentración urbana capaz de actuar como centro de conexión entre os sistemas urbanos do Atlántico e do Cantábrico.
- Está a desenvolverse un dos sistemas portuarios máis importantes da fachada atlántica europea.
- Dende o punto de vista económico, o conxunto Ártabro constitúe un dos máis importantes conglomerados industriais de España, particularmente na industria da enerxía, a construción e reparación naval, a confección e a metalurxia.
- Así mesmo, a importancia acadada polos grupos empresariais e, ao seu carón, o desenvolvemento do terciario económico e das grandes instalacións comerciais achega ao conxunto un papel relevante nos fluxos interurbanos do Noroeste de España.”

Un primeiro treito de urbanización continua abrangue da costa da Coruña ata Miño, o espazo situado entre as rías de Betanzos e da Coruña, onde os límites entre concellos son mais imprecisos. Un segundo tramo menos intenso abranguería dende Pontedeume a Ferrol.

Os concellos comparten características e actividades funcionais formando unha única área tanto dende un punto de vista xeoespacial e ambiental como dende un achegamento socioeconómico. Diversos núcleos intermedios como Betanzos, Cambre, Sada ou Pontedeume constitúen os núcleos históricos comerciais e referenciais do territorio ártabro, complementando a Coruña e ao conxunto Ferrol-Narón.



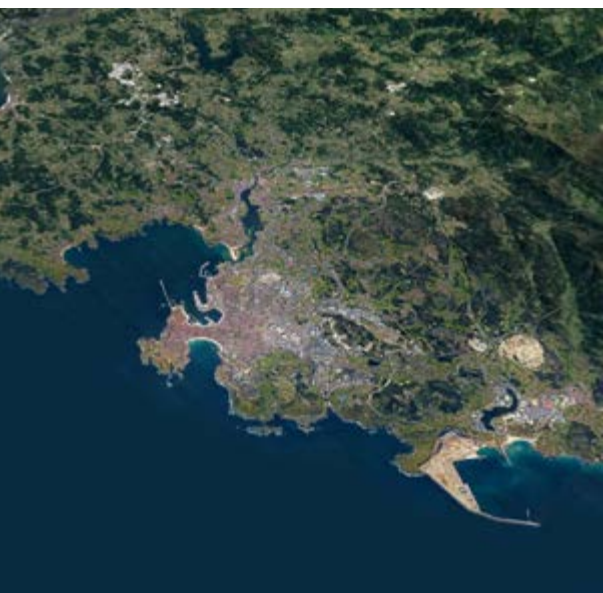
Agregado urbano (Directrices Ordenación Territorio)



Espazos naturais golfo ártabro (elaboración propia)



Orografía Golfo Artabro (elaboración propia)



Imaxe aérea do golfo artabro (google earth)



Densidade Patrimonial Golfo Artabro Catálogo Paisaxes



Vías comunicación golfo artabro (elaboración propia)



Orografía Golfo Artabro 2 (elaboración propia)

As DOT indican que a

“especial configuración da costa, xunto á cal se concentran a maior parte dos novos desenvolvementos, constitúe un dos grandes atractivos deste espazo, pero tamén é un dos activos máis ameazados se continúa un crecemento non sempre respectuoso coa calidade da paisaxe, do medio e do excepcional patrimonio cultural da zona (centros históricos e de arquitectura popular, mosteiros, castelos, igrexas, pontes, pazos, etc.).”

O espazo está a asumir unha crecente presenza de edificacións dispersas e de urbanizacións residenciais de tamaño diverso, cunha presión urbana, tanto residencial como turística, na que os usos primarios están a perder importancia principalmente nas zonas máis costeiras, áreas que están a evolucionar cara a un trazo de carácter suburbano debido á aglomeración do novo poboamento disperso e difuso sobre a estrutura parroquial de aldeas, o que comeza a albiscar un risco de deterioro ambiental e social. Pero, malia este proceso que se está a desenvolver nunha parte deste territorio, o Golfo Ártabro aínda posúe unha importante estrutura rural de asentamentos e paisaxe onde as novas urbanizacións residenciais non acadaron un desenvolvemento excesivo ao xeito do acontecido nos concellos da primeira coroa en torno da cidade da Coruña. Tal e como se expón nas DOT:

*“A Coruña e Ferrol presentan hoxe problemas e oportunidades distintos. En ambos os casos o seu principal desafío é aumentar o seu rango urbano mediante o aproveitamento das sinerxías existentes, **así como a variedade e calidade das súas ofertas cidadás**. Isto permitirá optimizar as economías de aglomeración e potenciar as súas fortalezas locais e dotalas dunha maior proxección tanto dentro como fóra de Galicia.”*

“A complementariedade funcional, a continuidade residencial, a necesidade de coordinar o sistema portuario e outros factores constitúen neste caso unha importante estrutura espacial e funcional sobre a que proxectar a Rexión urbana.”

Así a súa posición económica e funcional desenvólvese nunha dobre articulación como espazo de residencial ligada a grandes valores naturais e patrimoniais e como espazo de grande potencialidade para o desenvolvemento de actividades produtivas innovativas ligadas ao sector primario, turístico, terciario e industrial.

A Comarca e a Área Metropolitana da Coruña

A comarca metropolitana da Coruña está situada na alongada franxa costeira que vai dende Arteixo ata a ría de Betanzos en torno da ría dixitada do Burgo, dominada pola bacía dos ríos Mero, Valiñas e Barcés; e o Encoro de Cecebre, principais referencias naturais. con relevos suaves e caracterizado por pendentes moderadas e zonas chairas.

Na área interior, de pequenos macizos, como os referidos Montes da Tieira e Montes de Xalo, aparecen pendentes escarpadas e vales encaixados. A zona litoral a compón a rede hidrográfica de primeira e segunda orde, que verte directamente ao océano entre a beira oeste do estuario do río Mandeo, na ría de Betanzos, ao redor do cal se estende unha grande chaira intermareal; e a costa de Arteixo.

Así, a comarca da Coruña configúrase en tres espazos xeográficos principais:

1. O curso medio e baixo da bacía do Mero e a súa prolongación natural na ría do Burgo, formada sobre materiais xistosos de gran fino da chamada serie de Ordes, con suaves ondulacións e altitudes ata os 200-300m sendo un área moi poboada, con vilas de referencia como o Burgo, Cambre e Abegondo; e con terras vizosas cunha importante actividade agrícola e industrial favorecido polo relevo suave.

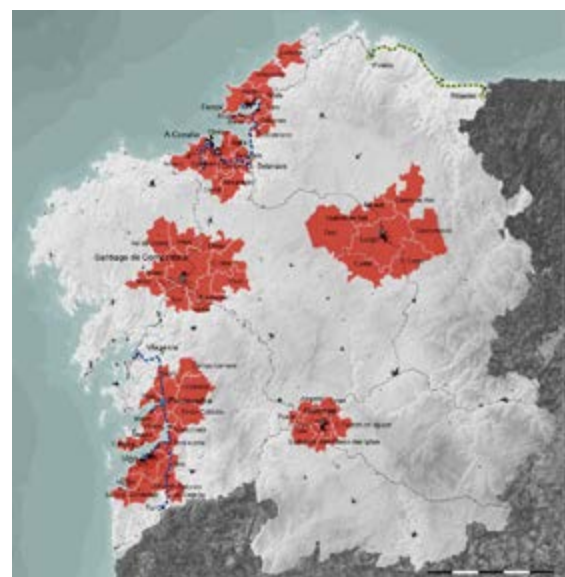
As vías de comunicación mais importantes converxen neste val, auténtico eixo de concentración demográfica e económica.

2. O curso alto do Mero, formado por granitos micáceos, de relevos abruptos de ata 400 e 500 metros, sendo a área interior onde remata o límite de poboamento difuso existente en torno do Golfo Ártabro.
3. O sector costeiro, formado por materiais xistosos, con tramos de costa baixa e amplas areiras abertas ao océano e cantís e illotes batidos polo mar, como na costa entre Arteixo e A Coruña e en Dexo, coa chaira intermareal da ría de Betanzos como extremo final.

Na costa, os asentamentos localízanse protexidos, con núcleos turísticos e residenciais. Nun segundo termo a agricultura e pequenas industrias complementan as actividades da costa das mariñas.

A Área metropolitana está formada polos concellos de Abegondo, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, A Coruña, Culleredo, Oleiros, Sada, a maior parte dos cales forman parte da comarca da Coruña e que teñen sufrido un importante crecemento demográfico e urbano nas dúas últimas décadas que formou un continuo urbano supramunicipal.

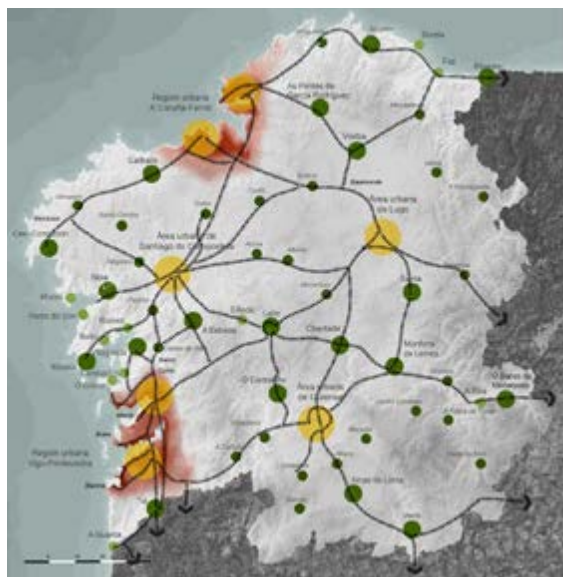
Deste xeito se ten configurado un espazo xeoestratéxico dende a perspectiva das súas infraestruturas, como corredor histórico dentro da Rexión Urbana Ártabra e gonzo coas comarcas de Bergantiños e Ordes, así como dende a lectura da súa matriz biofísica, como ampla e suave depresión fluvial de terras baixas, costeiras e de ría con orientación sueste – noroeste.



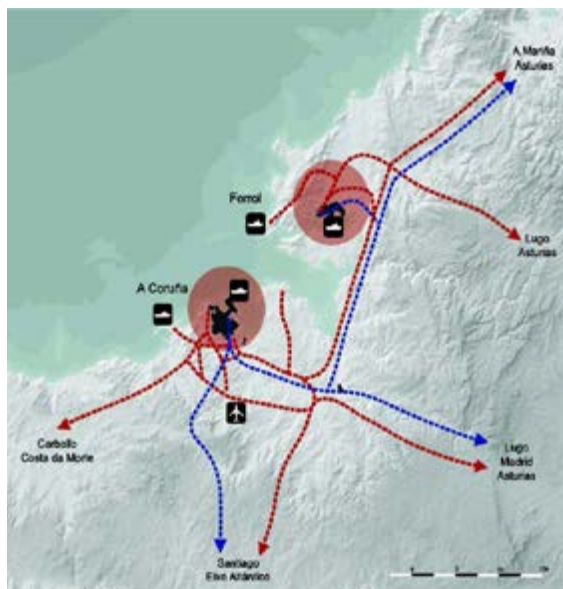
Áreas Metropolitanas Galicia (Directrices Ordenación Territorio).



Orografía área metropolitana 2 (elaboración propia)



Conexións por estrada entre os distintos núcleos urbanos e o exterior (DOT).jpg



Cidade Ártabra (Directrices Ordenación Territorio)



Autopista AP9 sobre Fene. A Coruña (commons.wikimedia.org)



Viaducto e trazado ferroviario. Rias Altas (Directrices Ordenación Territorio)

3.2.2.2.As infraestruturas da comunicación

As infraestruturas territoriais

A rede de comunicación viaria permite a interrelación cos diferentes municipios a escala supramunicipal, comarcal e rexional. A súa estrutura e integración depende en gran medida das futuras sinerxías entre os municipios do sistema urbano.

Os elementos viarios que van estruturar o territorio son a A-6 e N-VI cara Lugo, Cantábrico e a Meseta, a AP-9 e N-550 cara Compostela, Vigo e Porto cara o sur e Ferrol cara o Norte xunto a AC-164; e a AG-55 e AC-552 cara Fisterra.

No tocante a sustentabilidade das vías nas DOT suxírese:

"transformar a sección e a funcionalidade dos tramos da N-VI e a N-651 e das autonómicas AC-862 (tramo Ferrol-Xuvia) e AC-115 para convertelos en vías interurbanas con diferentes funcións: vía urbana, transporte colectivo, carril para bicicletas, aumento da permeabilidade transversal, soporte de actividades urbanas de densidade intermedia, etc. Esta iniciativa debe concibirse no marco dunha estratexia máis ampla de desenvolvemento de plataformas de transporte colectivo para a penetración nos centros urbanos de autobuses e metro lixeiro, viables cando exista a alternativa que dea continuidade ao eixe da nacional."

A nivel do ferrocarril, a vía cara Betanzos que se divide alí a Ferrol e a Lugo e Monforte de Lemos; e a liña de velocidade alta con destino a Santiago e Vigo. Segundo as DOT,

"a reutilización do antigo trazado ferroviario como tren de proximidade entre A Coruña e Betanzos e a súa prolongación ata Ferrol constituiría o elemento fundamental para consolidar e articular a Rexión urbana e para distribuír o crecemento ao longo dos nodos ferroviarios locais, na procura dun maior equilibrio territorial e a creación de núcleos compactos de densidade media, de acordo cos principios que sustentan estas Directrices."

O mapa das principais infraestruturas de transporte o completa o aeroporto de Alvedro, e mais os dous portos exteriores de Ferrol e A Coruña xunto aos seus portos interiores e unha serie de pequenos portos intermedios dentro da Rexión Urbana.

> A coordinación dos portos da Coruña e Ferrol, base para a articulación da Rexión Urbana Ártabra

Nas DOT establécense as complementariedades das dúas áreas urbanas da Rexión Urbana Ártabra centrándose na súa complementariedade portuaria, referindo a articulación do seu sistema portuario como **"a base definitiva para a articulación da Rexión urbana Ártabra."**

"Esta cooperación, ademais de contemplar os servizos propiamente portuarios, debe servir para planificar os espazos loxísticos e ata industriais, que se deben desenvolver na contorna de ambos os portos exteriores para complementar a súa oferta infraestrutural, desenvolvementos que poden estar comprendidos nos polígonos industriais próximos á autoestrada."

Non obstante as DOT reflicten o interese e a oportunidade do transporte marítimo como medio

"de conectar os núcleos costeiros que se distribúen ao longo do amplo litoral do espazo supramunicipal mediante un sistema de transporte marítimo constitúe tamén unha das oportunidades para a organización da Rexión urbana Ártabra. Poderíase configurar así un sistema de servizos de proximidade marítimos, interconectado cos outros modos de transporte, que daría acceso ás áreas centrais e aos núcleos costeiros a través dun modo de transporte eficaz, sostible e que podería constituír un elemento de singularización en contextos conxestionados."

Nesta liña, non se atopan estudos de referencia que avalíen a viabilidade da implantación (recuperación) do transporte marítimo no interior da ría, ou entre rías dentro do Golfo Ártabro. A este respecto recóllese o suxerente traballo de Bernardo Máiz, que recolle as pasaxes das rías, lembrando os itinerarios marítimo que unha vez conectaron as vilas e cidades do Golfo Ártabro, e de todas as rías galegas, e que caeron en prol do transporte en vehículo privado.



Barquero de santa cristina(web asxubiasoscasros)



Santa Cristina (web asxubiasoscasros)



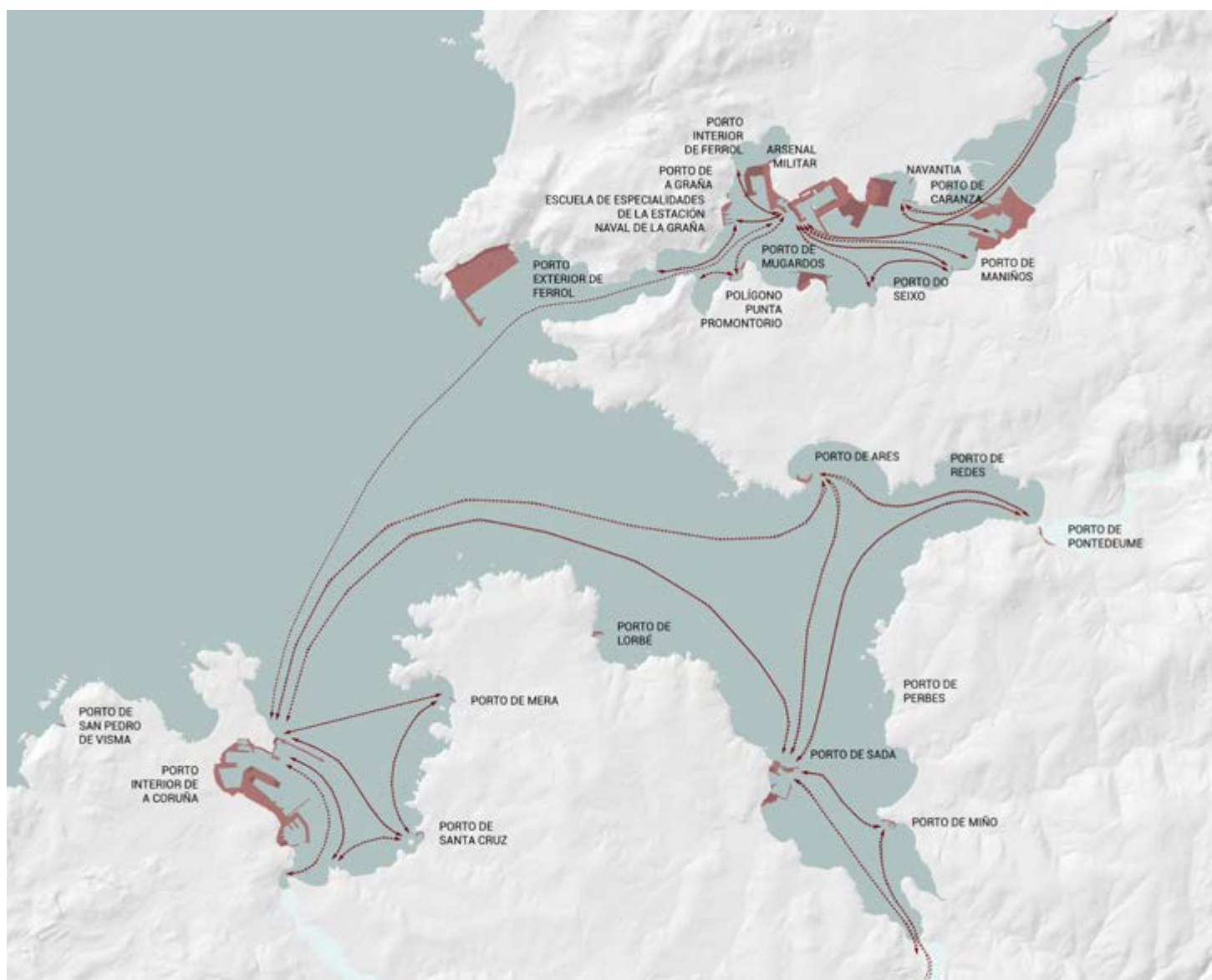
(galeon.hispavista.com)



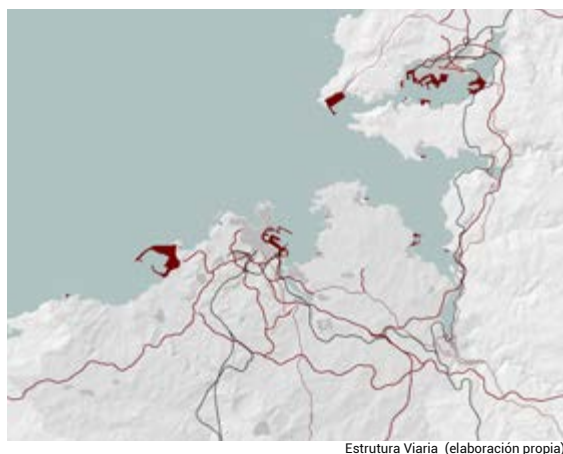
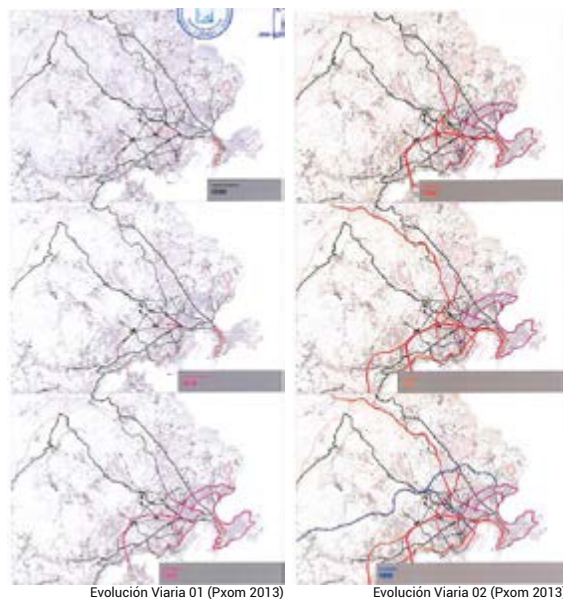
As xubias (web asxubiasoscasros)



Embarcación Coruña Ferrol (ferrolondonetaci.galeon.com)



As Pasaxes na ría (Bernardo Máiz).jpg



As infraestruturas urbanas en relación ao litoral

O Plan Xeral, fai un repaso da evolución das infraestruturas da mobilidade na cidade, que recolleemos e xeito moi resumido, como apunte de encadre evolutivo:

Da formación da **rede viaria**, expónse que foi o trazado do camiño a Fisterra o que se aproveitou na proposta do Primeiro ensanche en 1980 para a delimitación da actuación entre o litoral e a rúa Juan Flórez. No Segundo Ensanche de 1910, dá lugar aos eixos da avenida de Lavedra, e a traza da rúa Joaquín Planells. No Plan Cort e posteriormente recollido no Plan de Aliñacións de 1948, fórmulase unha proposta integral en canto ao trazado viario, deseñando os accesos viarios correspondentes coas avenidas de Fisterra, Arteixo, Lavedra e A Pasaxe, así como as rondas de Nelle e Outeiro. Nos anos 60 realízanse proxectos de redes arteriais ligadas a desenvolvementos, que se incorporan posteriormente no Plan Xeral de 1969, continuado as dinámicas ate o Plan de 1985 e finalmente no Plan de 1998 incorpórase a creación de novas infraestruturas como é a terceira ronda (AC-14).

En canto á **evolución ferroviaria**, salienta que ten a súa orixe en 1858, da liña A Coruña - Madrid, que comeza a súa actividade en 1883, a estación do Norte estaría situada no barrio da Gaitreira. Posteriormente construíuse unha derivación que permitiría a conexión coas instalacións portuarias, que sería a orixe da estación de San Diego. En 1935 constrúese a estación de San Cristovo e o novo trazado en dirección a Compostela, que posteriormente conectarase coa liña que chega a San Diego. Ata 1964 funcionan dúas estacións de pasaxeiros na cidade, San Cristovo e a Estación do Norte (actual estación de buses)

Das motivacións que dan lugar ás diferentes transformacións das infraestruturas da comunicación na cidade, recóllense con excepcional claridade no libro *Forma urbis. Cinco cidades bajo sospecha* (Parcerisa Bundó, 2012).

> As proposta da mobilidade na contorna portuaria

O plan xeral recolle a potenciación do transporte ferroviaria, coma un medio en recuperación polas súa competitividade e destaca o valor dun polo de conectividade en San Cristovo, potenciado pola próxima construción da estación intermodal.

Intermodalidade que se complementa coa Estación de San Diego na que se propón manter a infraestrutura viaria, como rede de proximidade e a creación dun intercambiador de mobilidade, onde se conecte o ferrocarril metropolitano coa rede de tranvías que se propón no PXOM 2013, esta distribución da intermodalidade recóllese do mesmo xeito n estratexia do EIDUS.

En canto ao trazado viario, o PXOM, presenta para os terreos portuarios unha transformación tal e como se amosa nas imaxes, incluídas nos Plans Especiais de Transformación, e dos que á súa vez recóllense diferentes alternativas no Plan Director do Porto.

En canto á relación do viario urbano cos terreos portuarios, tal vez é no Plan Director, mais que no PXOM 2013, onde se trazan as continuidades entre ambos espazos, trasladándose algunhas delas como partes dos corredores verdes e "rúas locais" definidas no Plan.

3.2.2.3.As áreas naturais e zonas verdes

O encaixe xeográfico e o sistema de espazos libres, propician a integración das opcións sobre o territorio por riba da delimitación dos termos municipais, incorporando corredores biolóxicos e grandes sendas verdes de calidade; conservando e protexendo as unidades da paisaxe como garantía de preservación da diversidade produtiva e favorecendo o concepto e estratexia de continuidade territorial ecolóxica. *"Recuperar a calidade ambiental e paisaxística da Rexión urbana Ártabra, para convertela nun dos seus factores de excelencia, debe ser un obxectivo prioritario para os próximos anos."* segundo se contempla nas DOT. Destacamos as principais áreas de influencia.

Os espazos protexidos

> Reserva da Biosfera As mariñas – Terras do Mandeo

Posúe unha superficie de 117.000 Ha. Abrangue dúas grandes bacías fluviais dos ríos Mero e Mandeo e contén ecosistemas costeiros e de montaña que dan acubillo a unha grande diversidade biolóxica. A área tamén conta cunha grande diversidade cultural relacionada co uso dos recursos naturais e conservación das razas de gando locais. A área comprende os concellos de Abegondo, Aranga, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, Cesuras, Coirós, Culleredo, Curtis, Irixoa, Miño, Oleiros, Oza dos Ríos, Paderne, Sada e Sobrado dos Monxes. Así o concello da Coruña atópase rodeado desta área natural sen formar propiamente dela.

O crecemento e consolidación da Rexión Urbana como grande agregado residencial e produtivo implica que se deban ter presentes as interaccións entre a propia cidade central e o resto do territorio formando *de facto* parte da propia reserva, o que supón un importante atractivo turístico e produtivo para a cidade e a súa área de influencia así como unha importante responsabilidade na xestión dos recursos ambientais e ecolóxicos. Supón tamén unha oportunidade para implantar políticas que permitan o abastecemento desta grande área urbana con recursos locais de grande valor engadido que permita acadar melloras na sustentabilidade do territorio e empregos de calidade.

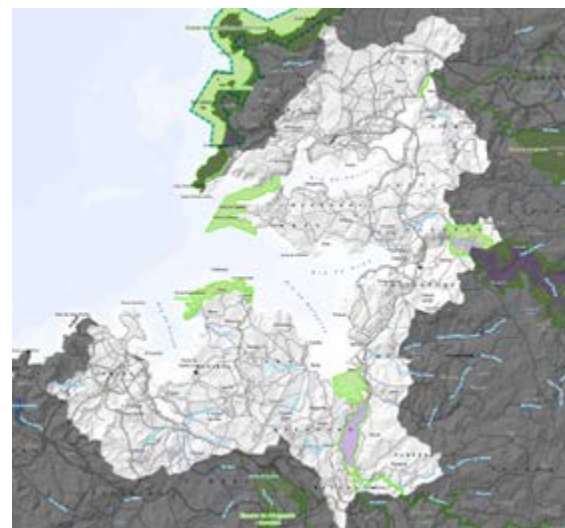
> LIC Betanzos- Mandeo

O ecosistema Betanzos-Mandeo é un espazo sobranceiro do litoral ártabro en función dos seus valores ecolóxicos e paisaxísticos. Este espazo está incluído na "Rede Natura 2000" como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) e presenta unha importante variabilidade morfolóxica espacial e unhas complexas interaccións morfoxenéticas e dinámicas.

A zona de estuario (530 Ha) do sistema Mandeo-Mendo-Lambre abrangue dende as inmediacións de Betanzos ata a parte máis interna da ría, entre Miño e a punta de Moruxo, ao bordo da praia de Gandarío, ao longo de case 7 Km, e constitúe unha das maiores extensións de marisma litoral de Galicia. Conta cunhas 170 Ha de xunqueiras e pradarias halófilas e unha ampla extensión de augas abrigadas de fondo de ría (algo máis de 200 Ha) que só parcialmente se descubren coas baixamares.

> O Río Mero e o LIC Encoro de Abegondo – Cecebre

Constitúe o recurso hídrico fundamental para o fornecemento de auga potable á poboación da comarca da Coruña, recurso cuxa protección e aproveitamento racional esixe aplicar o principio de precaución.



Valores Naturais_Golfo Artabro (Catálogo Paisaxes)



Biosfera Bergondo (elaboración propia)





Fragas do Eume zona alta (casteloandrade.com)



Panorámica da ría de Ares e Betanzos (Directrices Ordenación Territorio)



Reserva da Biosfera Golfo Artábrego (elaboración propia)

Así mesmo, a bacía do Río Mero xunto á ría do Burgo constitúe o grande sistema verde do que dende a cidade central penetra no territorio constituíndo un importante corredor ecolóxico a destacar e fortalecer.

> LIC Costa de Dexo

O sector costeiro da península de Oleiros-Sada-Bergondo presenta unha xeoloxía formada principalmente por xistos e unha variedade topográfica de formas suaves e pequenos outeiros onde contrastan sectores de cantís baixos abertos ó océano e grandes areiras cunha rede hidrográfica de ríos moi numerosos mais de pequena extensión.

Os asentamentos distribúense densamente nas aberturas das valgadas costeiras ou dentro das brechas dos vales principais, cunha grande variedade de situacións miúdas, xuntándose os eidos das aldeas dun val a outro por riba dos cumios interfluviais ou ben quedando separados por anacos de terreo forestal. Ditas áreas forestais, de orixe inculta, ocupan tanto as áreas altas como algunhas ladeiras de pouca inclinación ata o fondo dos vales sen que exista unha orde dominante clara se non a derivada dunha alta ocupación do terreo dende antigo.

> LIC Costa da Morte

O ecosistema Fisterra - Arteixo é un espazo destacado do litoral ártabro de case 8.000 Ha. Este espazo está incluído na "Rede Natura 2000" como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) a ZEPA e ZEC sendo un dos tramos de costa máis accidentado e heteroxéneo de Galicia cunha grande diversidade de ecosistemas e hábitats mariños, terrestres e de auga doce.

> LIC Costa Ártabra

O espazo de 4.260 Ha. abrangue dende Ares ata Mugardos, incluíndo o espazo marítimo próximo; e a costa dende cabo Prioriño ata a punta do Seixo en Cariño, agás a área urbana de Cedeira; áreas interiores da Serra da Capelada e o curso alto do río Seixo de Landoi. Na zona atópanse ecosistemas mariños, cantís, praias e sistemas dunares, illas e illotes, montes e brañas. Ten un grande interese xeolóxico, paisaxístico botánico e faunístico.

A infraestrutura verde

A lectura sobre "o verde", non se pode reducir á contorna inmediata dos terreos senón que debe enmarcarse na lectura global, dentro da súa posición estratéxica territorial. Neste eido, faise un pequeno repaso polos principais programas nos que se integra a cidade, con vocación de implantar unha mellora da conectividade ambiental de xeito holístico, ligado (alén da mellora medioambiental) á calidade de vida e a posta en valor da identidade, a recuperación económica, a o aumento da capacidade de resiliencia e á conectividade da mobilidade saudable. Dalgún xeito, nas políticas municipais se vincula a mellora da calidade ambiental á mellora da conectividade da cidade e da área metropolitana, promovendo a supresión de barreiras nos desprazamentos a pe ou en bicicleta, con solucións particulares. Destaca a creación dun mapa da biodiversidade como ferramenta para un coñecemento exhaustivo da cidade neste eido, e poder incidir na súa mellora.

En canto á situación actual, a nivel cuantitativo, do verde na cidade da Coruña, xa o **Plan Xeral** alerta na súa redacción, da urxente necesidade de mellora na definición de espazos naturais próximos e da integración cos espazos urbanos, por mor da alta densidade edificatoria e o tamaño reducido da cidade.

Para isto propónse a creación dunha rede que axude a definir a propia estrutura urbana a través de tres compoñentes principais:

- Primaria: corredores naturais, que deben ampliar ao efecto de rexeneración ecolóxica e soste a biodiversidade.
- Secundaria: establecendo os chamados “corredores verdes urbanos” que tecen as grandes áreas de transformación
- Terciaria: con elementos internos dos tecidos urbanos que poden chegar a aportar espazos menores e colectivos.

De cara a desenvolver estas compoñentes propuxéronse varias estratexias, das que destacamos aquelas que teñen relación co ámbito do bordo litoral a estudar:

- A procura da continuidade do verde natural e o espazo non edificado
- Poñer en valor a singularidade da estrutura da auga, diferenciado os valores do ámbito da praia e do Porto,
- Recolle a concreción das propostas das DOT para os corredores verdes urbanos e metropolitanos
 - **Parque litoral**, que recolla dun xeito integral algúns espazos naturais e outros antropomórficos ao longo da costa.
 - **Corredor metropolitano** dende a Cidade Vella ata o encoro de Cecebre

Para dar resposta ás necesidades de potenciar a rede de espazos verdes e naturais da cidade, implántanse diversos plans e programas a nivel municipal. Destacamos dous que si ben son aínda incipientes, supoñen un gran avance para o cambio de paradigma dentro da integración medioambiental nas áreas urbanas.

A infraestrutura verde, defínese como *“unha rede de zonas naturais, deseñada e xestionada para proporcionar un amplo abano de beneficios e servizos ecolóxicos, económicos e sociais para as persoas, e que protexe a biodiversidade tanto dos espazos de valor ambiental como dos asentamentos rurais e urbanos.”* Dunha parte ten o interese de constituír unha rede o que fomenta a conectividade ecolóxica e tamén social e por outra aporta solucións concretas e axustadas aos lugares, solucións de mellora da vexetación, de deseño das edificacións, de potenciar a biodiversidade, introducindo elementos naturais nos hábitats urbanos e rurais altamente antropizados.

A cidade da Coruña forma parte da rede de infraestrutura verde da Área da Coruña, que se desenvolve dentro dun convenio de colaboración co Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional no marco do programa operativo FEDER Galicia 2014-2020 da consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio coa Universidade de Santiago de Compostela e a Universidade da Coruña, e ao mesmo tempo, está a implantar un plan de seu no Concello co gallo de afondar na implantación da infraestrutura verde urbana.



Espazos de interese paisaxístico do Golfo Ártabro (Plan Ordenación do Litoral)



Punta do Bufoiro (Plan Ordenación do Litoral)



(Plan Ordenación do litoral)



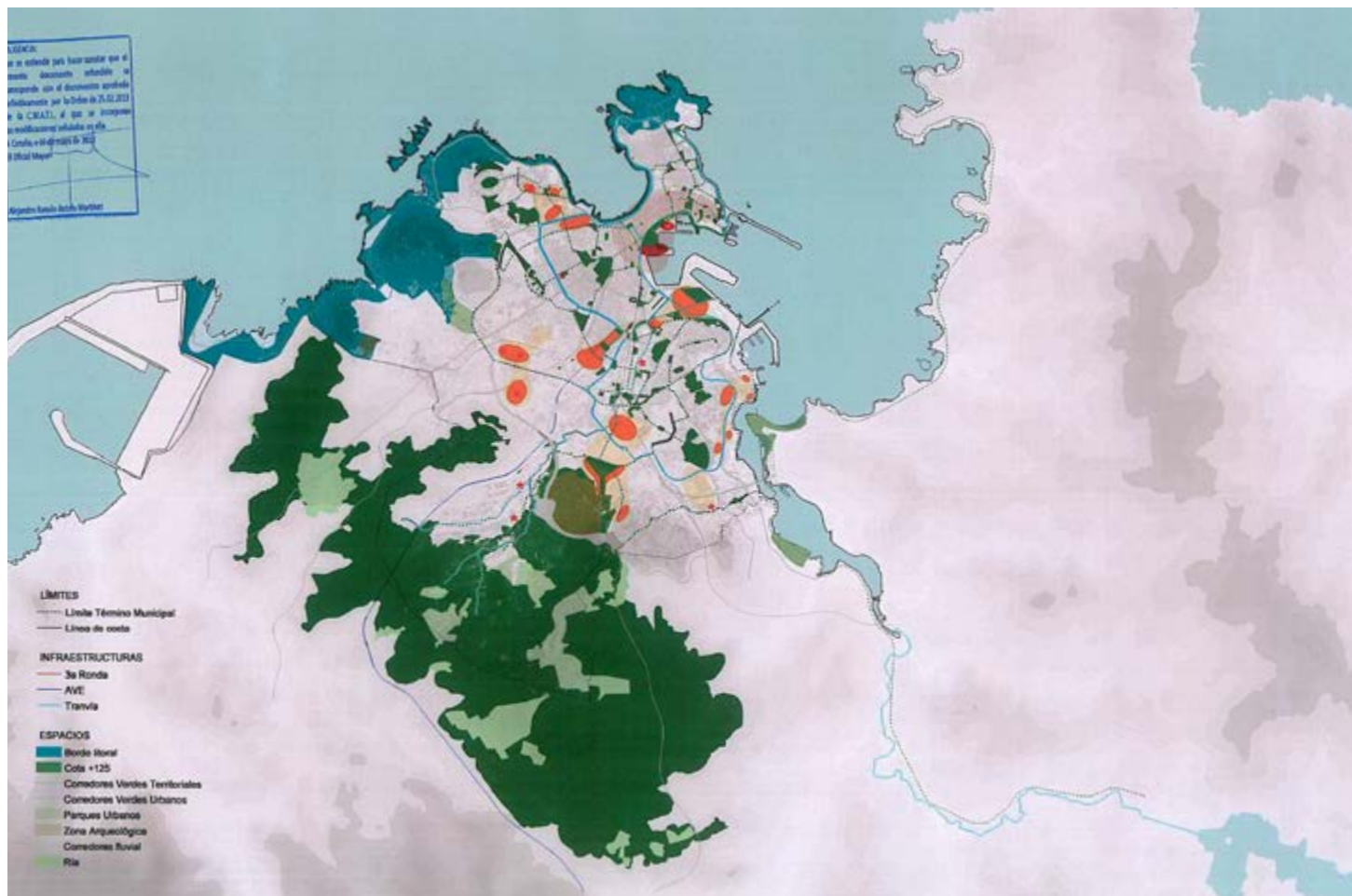
Estrategia da infraestrutura verde de Galicia (marinasbetanzos.gal)

Conecting Nature, é un proxecto financiado polo programa de Acción de Innovación Horizonte 2020 da Comisión Europea, no que se constitúe unha comunidade formada por de diferentes cidades que desenvolven ou van desenvolver, as chamadas "*nature based solutions*". Organízase con cidades que contan cun longo percorrido na aplicación destas solucións, e outras, nas que xa existe unha vocación e compromiso de levalas a cabo. É unha rede de investigación, apoio e posta en marcha de proxectos que desenvolvan políticas e prácticas necesarias para o aumento da resiliencia urbana, a innovación e a gobernanza, utilizando solucións baseadas na natureza. O obxectivo a creación de ferramentas e apoios para aquelas cidades que queiran fomentar estes procesos, ao mesmo tempo, faise dende un enfoque no que es fomenta a participación de gobernos, grupos de investigación, pequenas e medianas empresas, etc...

Tal e como define a Comisión Europea **as solucións baseadas na natureza** son solucións "*inspiradas e apoiadas pola natureza, que son rendibles, ao mesmo tempo proporcionan beneficios ambientais, sociais e económicos e axudan a desenvolver a resiliencia*".

Polo tanto pretenden abordar os desafíos aos que se enfrenta a humanidade ao mesmo tempo que protexen xestionan e restauran de forma sustentable, e economicamente rendible os ecosistemas naturais ou modificados

O Concello de A Coruña xunto coa Universidade da Coruña, forman parte desta rede, o que constitúe unha gran oportunidade dentro da reflexión sobre o futuro dos terreos portuarios e do bordo litoral a moi diferentes escalas e ámbitos de aplicación.



Corredores verdes territoriales (Pxom 2013)

3.2.2.4.As dotacións

Os equipamentos de referencia territorial

A Estratexia Metropolitana da área Urbana da Coruña destaca como grandes equipamentos territoriais da área á Universidade, cos Campus de Elviña, A Zapateira, Bastiagueiro, Riazor, A Maestranza e Oza no bordo litoral e a "agrupación de grandes infraestruturas sanitarias situadas na contorna de A Pasaxe." Tamén destaca a presenza da Administración Periférica do Estado e a Delegación Territorial da Xunta de Galicia, *"aunque no formando una polaridad, sino ocupando un rosario de ubicaciones por todo el tejido de la ciudad central."* A estas habería que engadir o Campus de Ferrol de Esteiro e Serantes da propia Universidade da Coruña, xunto aos principais hospitais da área ferrolán e as diferentes situacións do Ministerio de Defensa presentes en Ferrol. No tocante a grandes equipamentos culturais destaca a dotación de museos presentes na cidade coruñesa, en especial os de carácter científico

A estratexia municipal dotacional

Dende o Plan Xeral, recóllese a importancia de tecer unha "malla" unha rede, de espazos libres e equipamentos ligados a través do denomina a mobilidade branda, neste sentido márcase unha estratexia de creación da rede, na que se tiveron en conta os seguintes principios:

- Recuperación de espazos simbólicos
- A creación de programas que potencien o uso dos espazos públicos e dos equipamentos, cunha visión que inclúa o uso en diferentes franxas horarias e diversidade de persoas usuarias.
- A integración das diversas escalas do espazo libre e natural, así como de equipamentos e a dispoñibilidade de vías accesibles e que potencien a mobilidade sustentable.
- A creación dunha estratexia para a mellora das dotacións de equipamentos nas zonas urbanas consolidadas.

Os elementos urbanísticos que se recollen no Plan para artellar a rede dotacional e de mobilidade branda son os seguintes:

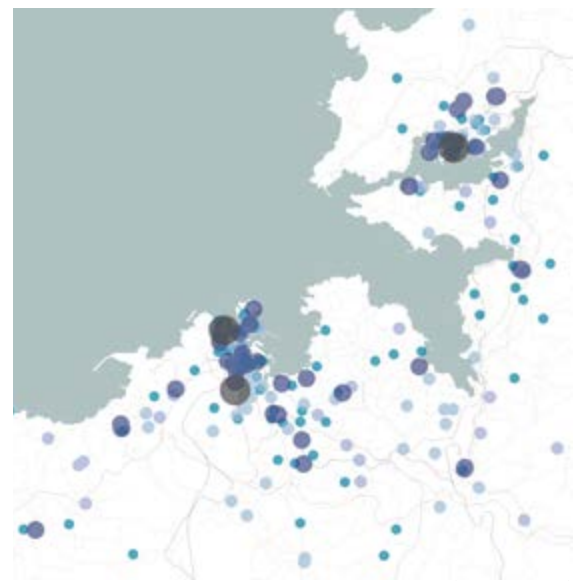
En canto ás zonas verdes:

- Os espazos representativos
- Os corredores verdes
- Os conectores transversais
- Espazos lineais singulares de longo percorrido
- O espazos libres naturais

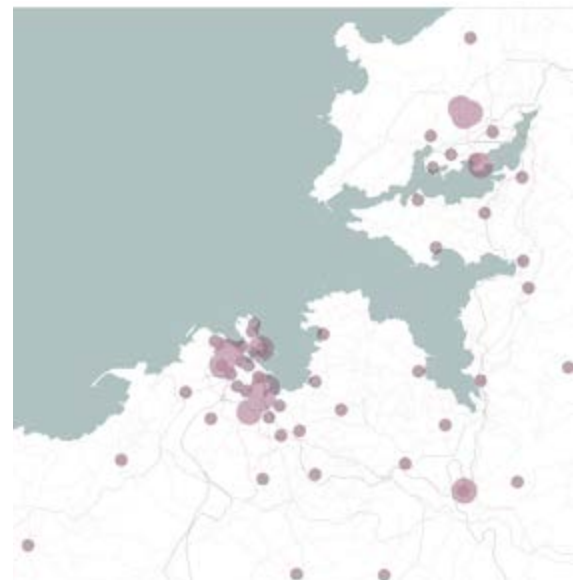
En canto a equipamentos:

- Sector hospitalario
- Sector universitario
- Equipamentos centrais
- Simbiose entre zonas libres e equipamentos

Nese sentido a proposta da zona portuaria debe dar resposta a esta estrutura en rede e conectividade entre a cidade compacta e a contorna, neste caso a área metropolitana, así como atender á necesidade de equipamentos de proximidade nos barrios limítrofes, sen esquecer a función de referencia que teñen os terreos portuarios.



Distribución Equipamentos Docentes (elaboración propia)



Distribución Equipamentos Sanitarios (elaboración propia)



Distribución Estaciones fcc_autobús (elaboración propia)



Campus Elviña (pinterest.es)



Campus de Ferrol (diariodeferrol.com)



Hospital Coruña (eldiario.es)



Hospital Arquitecto Marcide Ferrol (atresmedia.com)



Estación ffc A Coruña (erasmusu.com)



Estación ffc Ferrol (panoramio.com)



(elaboración propia)



(elaboración propia)



(elaboración propia)



Equipamentos na contorna do porto

3.2.3. Encadre Histórico

3.2.3.1. A Coruña e o mar. A construción histórica da paisaxe urbano-marítima

O mar e o porto son elementos indisolubles da cidade de A Coruña. A paisaxe urbana e a paisaxe portuaria como expresión desta profunda relación entre a cidade e o mar, son compoñentes esenciais da identidade marítima da cidade.

Recoñecer os valores patrimoniais desa paisaxe é un paso necesario para a súa protección en calquera proceso de transformación urbana, máis cando esta transformación afecta a un espazo tan sensible como é a fachada histórica e o porto interior

Cartografías históricas ata principios do século XX

Morfoloxía urbana e patrimonio cultural. A Escala urbana

As cartografías históricas nos achegan ás principais fases de formación da cidade e do porto, etapas claves na construción da paisaxe actual da cidade. A densidade histórica da cidade revélase nos numerosos vestixios que son testemuñas dese pasado envorcado sobre o mar.



Mapa de A Coruña y sus alrededores 1589

O ENCRAVE E AS ORIXES. O MAR E A CIDADE

A estreita relación da Coruña co mar aséntase no seu estratéxico emprazamento xeográfico, nunha pequena península rochosa aberta ao atlántico.

A falta de novas evidencias a súa orixe remóntase ao enclave romano chamado Brigantium ou Brigantia, que ten na **torre de Hércules**, (s. I ou II d.C), o seu testemuño máis monumental.

A súa localización, no que os xeógrafos romanos chamaban Gran Porto dos Ártabros, e o faro romano, dan conta da súa vocación marítima e a xénese da cidade como porto



(Planos e debuxos de arquitectura e urbanismo de Galicia nos s. XVI e XVII).



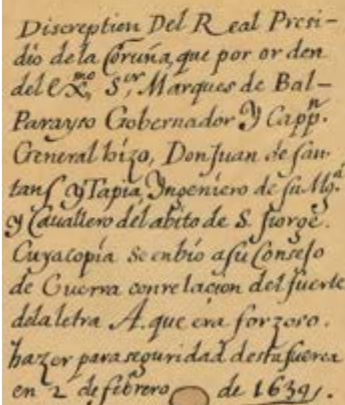
Recreación da cidade de A Coruña en tempos romanos (do libro "Historia de A Coruña")



Debuxo da Torre Hércules en 1762 (BN)



Postal da Torre de Hércules



A CONFIGURACIÓN DUAL: DOUS MARES, DOUS NÚCLEOS

Situada nunha península o istmo areoso que a une a terra da lugar a dúas baías, unha delas orientada cara o mar aberto e outra cara o interior, sobre a que se envorca a cidade protexida dos ventos e do envites do mar. A baía interior é porto natural que ofrece resguardo e as condicións axeitadas para o desenvolto das actividades portuarias

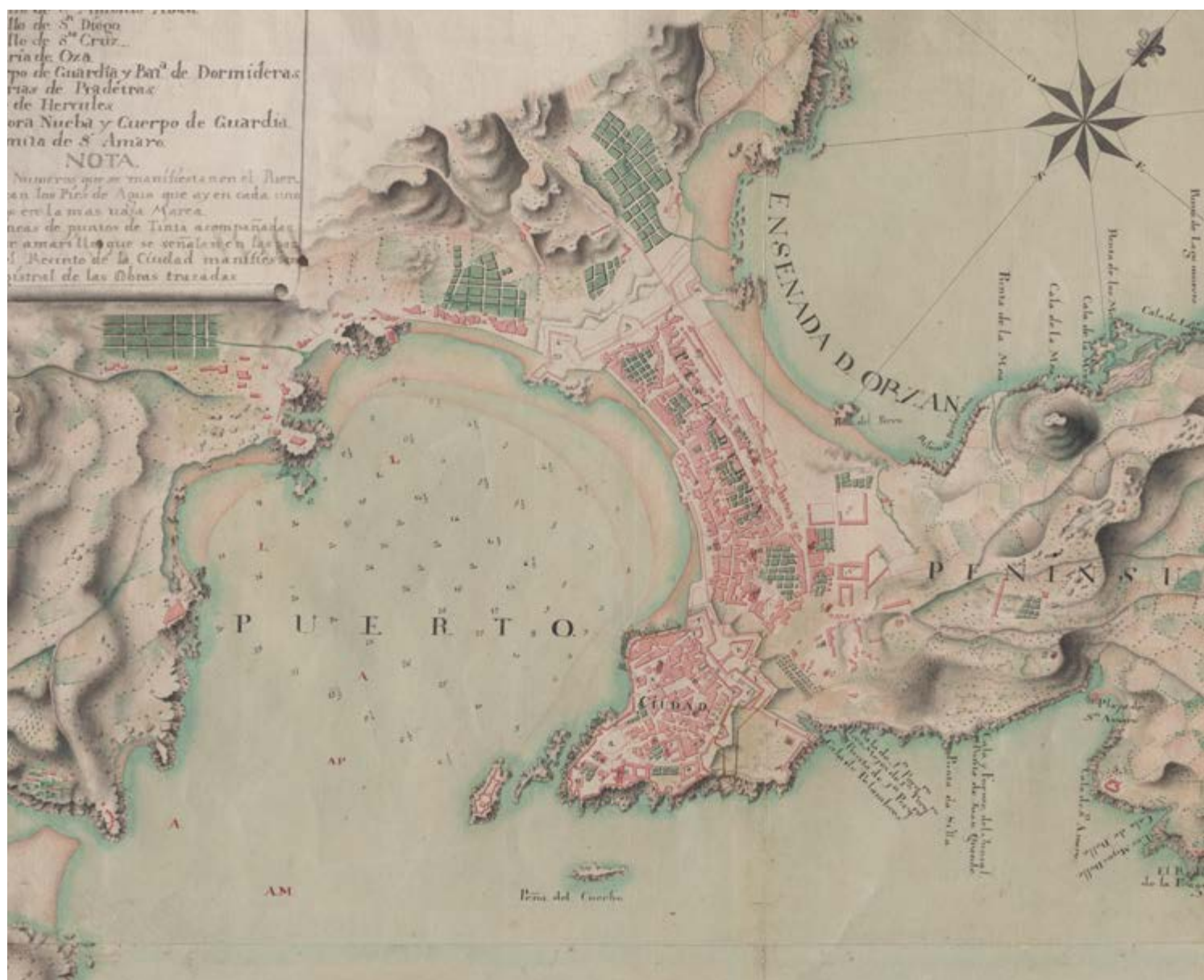
Fundada no século XIII, as primeiras cartografías coñecidas describen o conxunto urbano cunha configuración socio espacial dual característica xa dende finais da Idade Media. Un **tecido histórico** aínda hoxe recoñecible no plano: a cidade alta, no promontorio rochoso da península, centro de poder; e a pescaría, sobre o istmo areoso, centrado nas actividades pesqueiro - marítimas.



Descripción del Real presidio de A Coruña Santas y Tapia 1639 (AGS)



Vista de A Coruña en torno a 1634 Pedro Teixeira



A IDADE MODERNA (I)

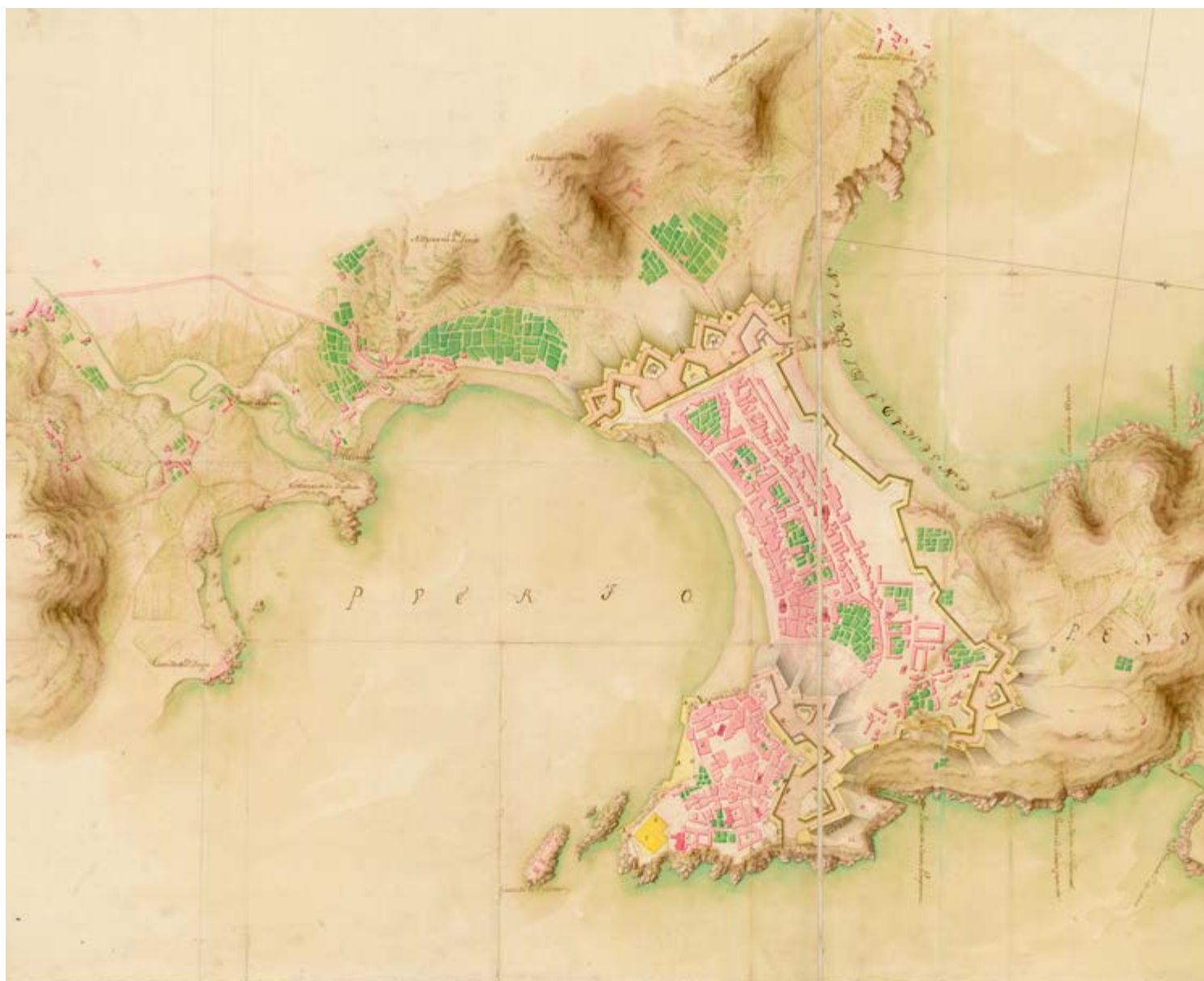
Ao longo da Idade Moderna a pesares de que a cidade acolle novas institucións (a frustrada sede da Casa de contratación da Especiaria, 1522 - 29) e novas funcións administrativas e militares (sede da Audiencia, Capitanía e Gobernación do Reyno de Galicia), estas novidades non terán o seu reflexo nunha transformación urbanística significativa, nin da cidade nin do porto, que manteñen no fundamental as trazas herdadas do período anterior



Plano de la Plaza de A Coruña 1785 Josef Sánchez Salvador (MNM)



Mapa de la cercanía de A Coruña de su puerto y mares 1726 F. Montagu (SGE)



Plano de la plaza de la Coruña

A IDADE MODERNA (II). A CIDADE FORTIFICADA

A orixe das murallas da cidade parece remontarse ao século XIII e marcará a morfoloxía e desenvolvemento do núcleo de poboación ata ben entrado o século XIX. A condición de porto estratéxico e praza forte fixo que unha constante nos proxectos de cidade fose a súa fortificación co obxecto de mellorar o débil sistema medieval. Ao longo da Idade Moderna levántase un novo **conxunto defensivo**: remodeláanse as fortificacións da cidade alta e da fronte da Pescaría.

Xunto coas novas murallas e baluartes pónense en pé unha serie de castelos ao longo da costa co fin de fortificar e defender a baía e o porto: o castelo de Santo Antón - século XVI -, o castelo de San Diego - século XVII -, e a batería de Oza - século XVII -.



Proyecto para que quede en estado de defensa 1774 M. Zermeño (SGE)



Plano de fortificación del frente de tierra del arraval de la Coruña (BMD)



Plano de la plaza Alta Estado de las defensas 1782 M. Zermeño



Fotografía do castelo de Santo Antón ppios s. XX (do libro Porto da Coruña o pasado dun presente con futuro)

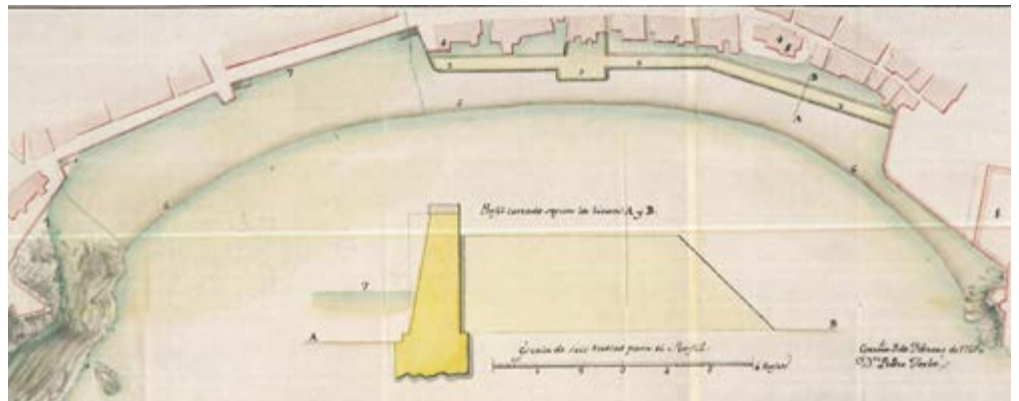


A IDADE MODERNA (III). O PORTO DA ILUSTRACIÓN

O século XVIII será un momento clave para a cidade e o porto cando este conséguese abrir ao comercio americano. Os plans de fortificación proxectados neste momento contemplaban tamén dotar á cidade dunhas infraestruturas portuarias acordes coas súas necesidades, estando intimamente ligadas o desenvolvemento dunhas e outras infraestruturas. A pesares da existencia de varios proxectos neste sentido (F. Montaigú, Miguel Marín, Giannini, Martín Zermelo), - algúns deles contemplando preocupacións de índole urbanística para dar resposta ao crecemento da poboación -, finalmente ningún deles se executaría



Plano de la ciudad y la pescadería de la Coruña 1726 F. Montaigu (SGE)



Plano del frente de la Pescadería con proyecto de plataforma portuaria 1765 Pedro Torbé (AGS)



Vista da cidade de A Coruña s. XVII (AMC)



Vista da baía de A Coruña Jose Cornide (AMC)



O SÉCULO XIX. A CIDADE CONTIDA NOS SEUS LÍMITES

A configuración medieval da cidade manterase no esencial ata ben entrado no século XIX dentro dos límites marcados polo seu sistema defensivo, e cuns primeiros desenvolvementos portuarios, adaptados ao espazo físico da baía, que se levan a cabo no último terzo do s. XIX.



Plano de A Coruña 1907 Emilio Pan de Soraluze.jpg



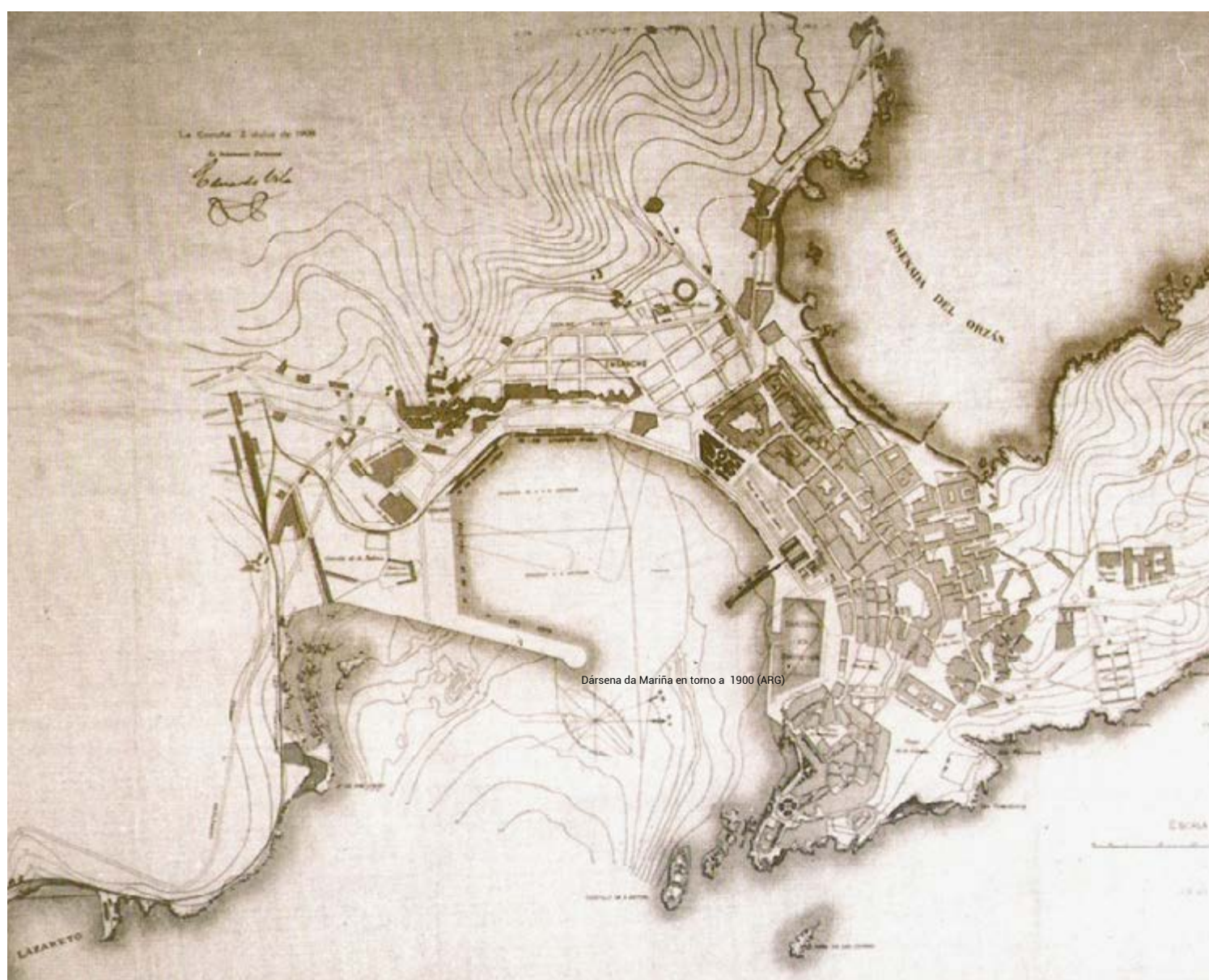
Plano topográfico del puerto habilitado, ciudad alta y baja de la Coruña 1819 F. Guiano (SGE)



Dársena da Marina en torno a 1900 (AR6)



Barcos no Parrote en torno a 1930 (AR6)



O SÉCULO XX. A EXPANSIÓN DO PORTO E A CIDADE (I)

A entrada no novo século marca un punto de inflexión no desenvolvemento da cidade, tanto dende o punto de vista urbanístico como portuario. Coa demolición das fortificacións, e liberada do seu encorsetamento, a cidade crece desbordando os seus límites tradicionais máis aló do istmo e cara a península da torre. A finais do XIX (1885) planéase o primeiro **ensanche** que se levará a cabo sen ter en conta as necesidades de expansión do porto ao ocupar o borde marítimo cara o sur da baía.



Plano de A Coruña 1909 Eduardo Vila (web asxubiascastrosagaiteira)



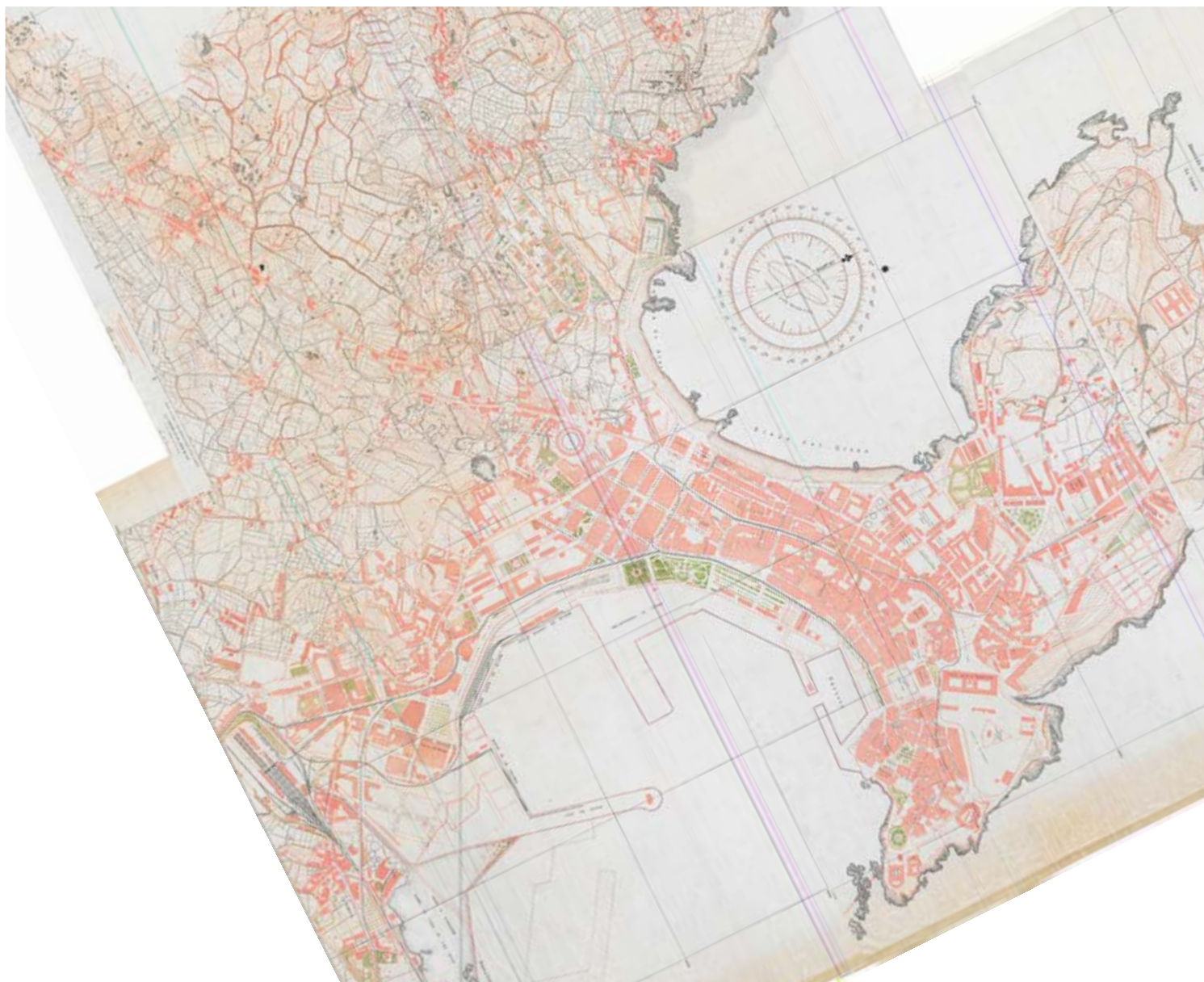
Fotografía dársena da Mariña en torno a 1930 (ARG).jpg



Fotografía Linares Rivas en torno a 1930 (ARG).jpg



Fotografía Linares Rivas en torno 1930 (ARG).jpg



O SÉCULO XX. A EXPANSIÓN DO PORTO E A CIDADE (II)

Co avance do s. XX, planifícase o segundo ensanche (1910) – Cidade xardín e entorno da estación de tren - seguindo os principais eixos de comunicación, que se constrúe ao mesmo tempo no que as novas infraestruturas portuarias van ocupando a totalidade da baía interior.

O plano de Fermín Gutiérrez será a base sobre a que se realizarán os posteriores crecementos urbanísticos da cidade



Plano de A Coruña 1931 Fermín Gutiérrez



Fotografía da praia do Parrote entre 1930 e 1936 (ARG)



Primeiro Ensanche Plaza de Lugo 1930 (ARG)



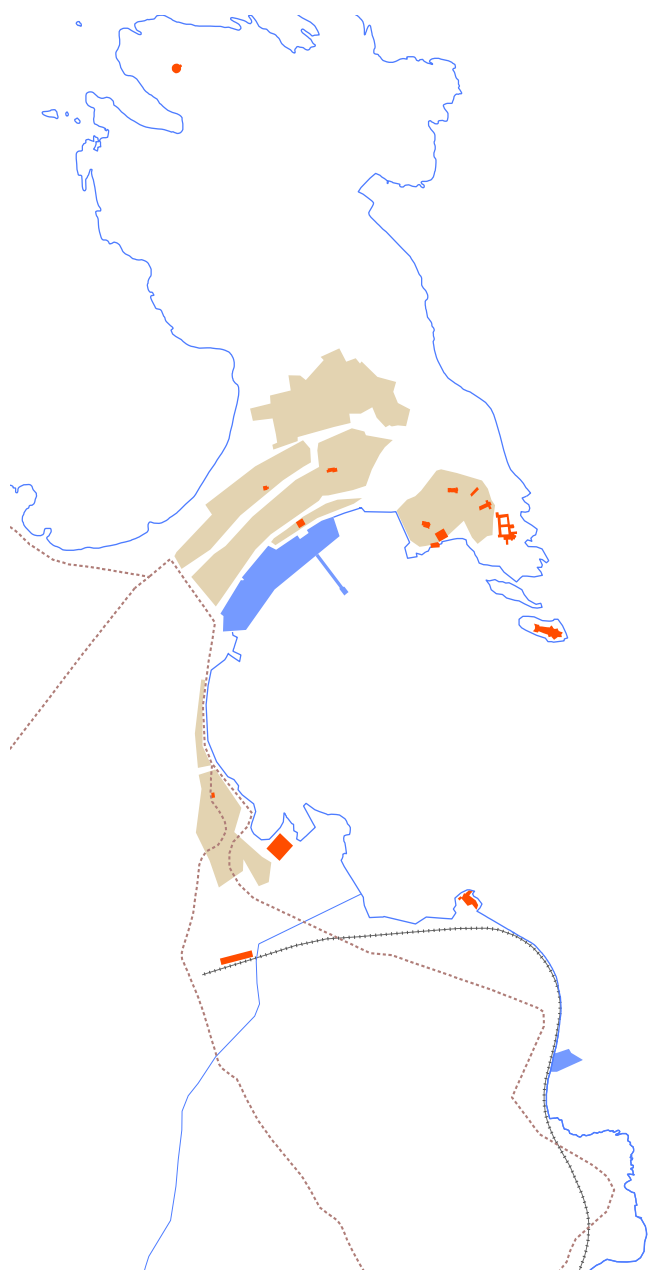
Vista dende Os Castros 1927 (ARG)

3.2.3.2.A evolución da relación Porto - Cidade

Aínda que con particularidades derivadas da súas condicións sociais, históricas e económicas que singularizan cada caso, seguindo os modelos desenvoltos por J. H. Bird e Brian Boyle, identifícanse 4 etapas relativas á relación entre porto e cidade:

FASE DE UNIDADE PORTO - CIDADE

Comprende un abanico cronolóxico que se estende dende as orixes da cidade ata finais do século XIX. Esta etapa caracterízase por non existir unha separación espacial nin funcional entre ambos espazos, sendo os peiraos do porto unha prolongación das rúas da cidade.



Dársena da Mariña en torno a 1900 (ARG)



Peirao de ferro



Peirao de ferro (ARG)

FASE DE CRECEMENTO E DISTANCIAMENTO PORTO - CIDADE

Dende finais do século XIX ata mediados do século XX. A cidade crece mais aló do seu centro histórico co derrube das murallas e o levantamento dos primeiros ensanches. Paralelamente o porto expándese, gañando terreos ao mar, cara o sur da baía pola necesidade de novos espazos derivados da súa propia actividade. Prodúcese un distanciamento funcional entre a cidade e o porto, que se materializa na aparición dunha serie de barreiras físicas (a enreixado do porto) entre ambos espazos. Esta separación vese potenciada polas novas infraestruturas de servizo ao porto como as liñas férreas



A Palloza en torno a 1930 (ARG)



A Palloza en torno a 1930 (ARG)

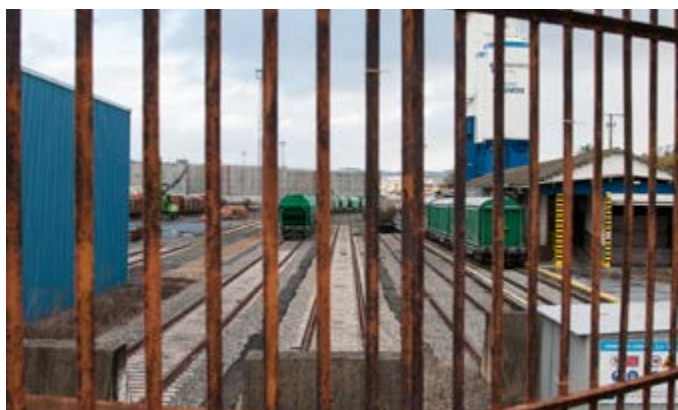
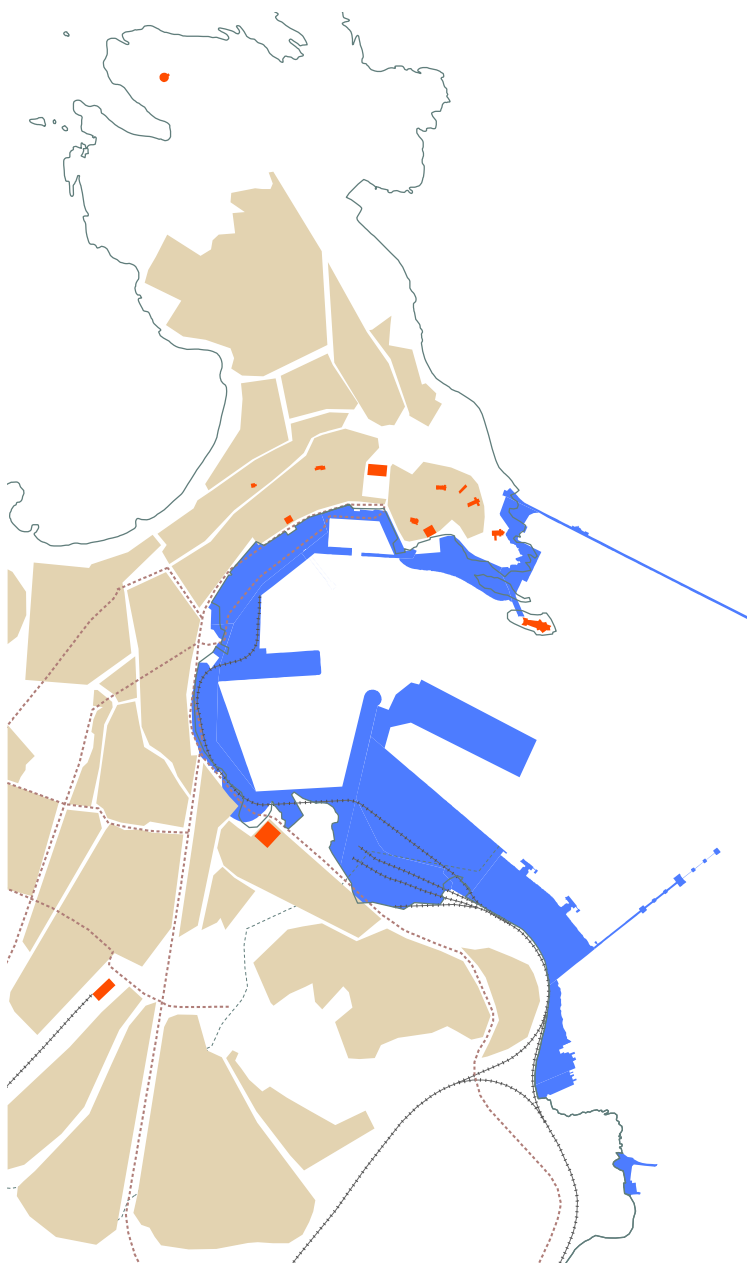


San Diego 1964 (web asxubiasoscasros)



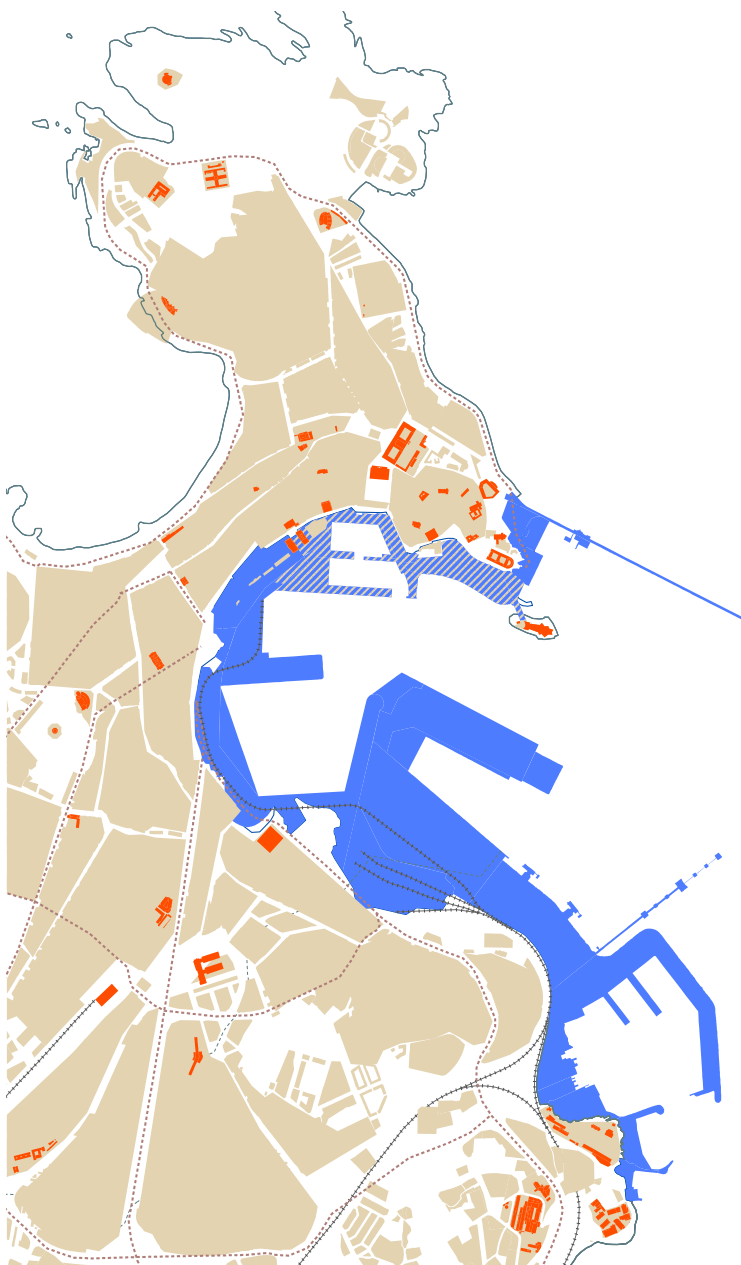
FASE DE ESPECIALIZACIÓN E ILLAMENTO

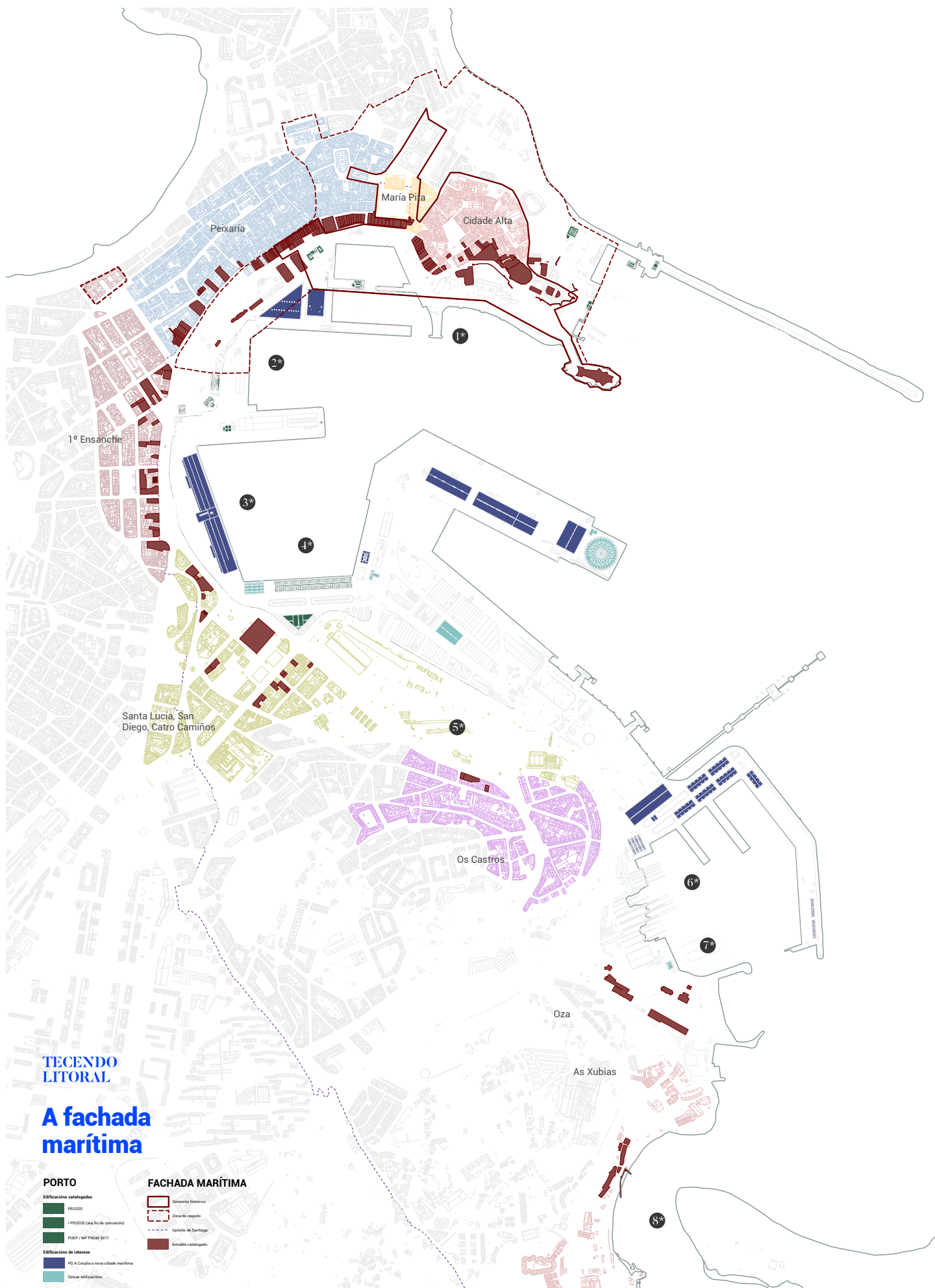
Comprende dende mediados do século XX ata os anos 90. As mudanzas nas actividades portuarias e o tamaño dos buques, entre outros cambios, deixan obsoletas as antigas infraestruturas portuarias. Redúcese o tráfico de pasaxeiros e o porto especialízase nos graneis líquidos coa construción do porto petroleiro, aparecendo novas instalacións industriais en novos terreos gañados ao mar. A ampliación das infraestruturas ferroviarias e estradas de acceso incrementa a segregación entre os ámbitos



FASE DE INTEGRACIÓN PORTO - CIDADE

Abarca dende os anos 90 ata a actualidade. Co desprazamento das actividades portuarias cara os espazos máis exteriores da baía, as infraestruturas portuarias situadas a carón do centro histórico adoptan novos usos urbanos ao mesmo tempo que a cidade reclama eses espazos









3.2.4.Aproximación aos terreos portuarios



3.2.4.1.A Coruña e o porto. A construción histórica da paisaxe portuaria

Xunto á escala urbana abórdase o **recoñecemento dos valores patrimoniais da paisaxe á escala do portuaria**. Do mesmo xeito téñense en conta unicamente aqueles procesos que tiveron unha maior incidencia na configuración da realidade actual

O enclave

Trátase, o enclave orixinario, dun porto cunhas condicións naturais favorables ao atoparse ao abrigo da península sendo estas características as que permitirán nun primeiro momento o desenrolo das actividades portuarias. Ata finais da Idade Moderna o desenrolo da cidade ligado ás actividades marítimas faise sen existir unhas infraestruturas adecuadas, as cales moi probablemente reduciríanse a algún pequeno embarcadero en torno ao Parrote, aproveitando as condicións naturais de abrigo, e o uso da praia da Pescaría como varadoiro natural



Vista da cidade de A Coruña s. XVII (AMC)



Debuxo do Porto da Coruña 1666 (tomada do libro A Coruña, a cidade na arte)



Vista de A Coruña tomada dende San Diego 1847 (Historia general del R. de Galicia)



Vista de A Coruña 1669 P.M. Baldi

Gañar terreos ao mar. Síntese histórica da construción dos espazos portuarios

Ao longo da Idade Moderna serán varios os intentos de dotar dunhas infraestruturas portuarias acordes coas aspiracións da cidade. Porén o século XVIII rematará sen un desenvolvemento significativo das mesmas. A pesares de todo levarase a cabo unha urbanización do fronte costeira da Pescaría no terreo progresivamente gañado ao mar configurando a primeira fachada marítima da cidade.

Ata mediados século XIX non se pode dicir que a cidade de A Coruña teña un verdadeiro porto con capacidade para dar un servizo axeitado. Dende o primeiro momento o seu crecemento farase gañando terreo ao mar. A primeira infraestrutura proxectada polo enxeñeiro Celedonio Uribe será o **Malecón** e a Dársena da Marina, aínda que finalmente so se leva a cabo a primeira das obras, rematada en 1870. Supón a construción dunha liña de atraque adaptada á costa que ocupará o fronte da Pescaría, e tras a mesmo se crean os **xardíns Méndez Núñez**. Na mesma data, perpendicular ao malecón, inaugúrase peirao de ferro que con 200 metros de lonxitude permanecerá activo ata 1914 cando se desmantele.



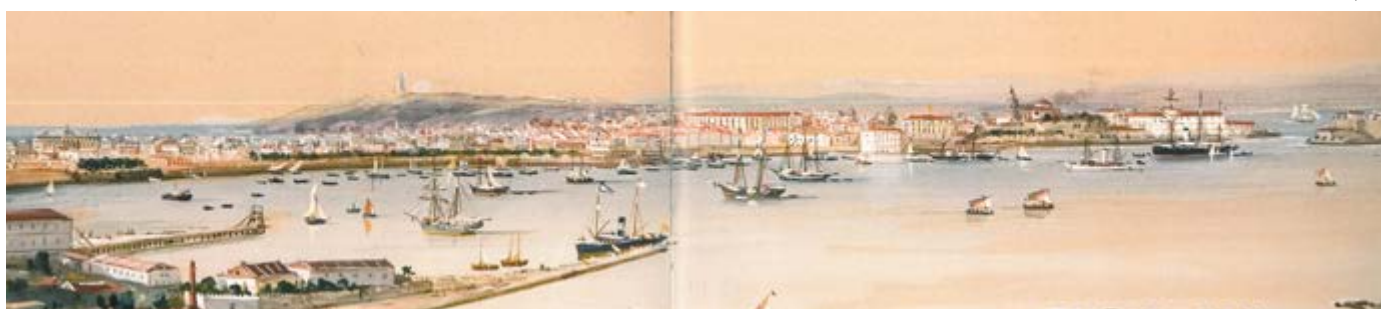
Vista de la ciudad y el puerto tomada desde le Alto de Santa Margarita.tif



Peirao de ferro (tomada do libro Porto da Coruña o pasado dun presente con futuro)



Peirao de ferro 1913 (ARG)



Panorámica de A Coruña 1904 (tomada do libro A Coruña, a cidade na arte)

A xénese do porto actual terá lugar entre finais do XIX e principios do XX, (proxecto de Eduardo Vila de 1891). Dende o malecón existente desenvólvense cara o norte a dársena da Marina, (no mesmo lugar ca proxectada previamente por Celedonio Uribe), e cara o sur **os peiraos de Bateria, Linares Rivas, Santa Lucía e Palloza** pechados por un espigón, **o peirao do Leste**. A súa construción iníciase en 1894 e remata en 1908. Xunto co peirao de ferro constitúen a paisaxe portuaria característica da cidade ata o primeiro cuarto do século XX



Vista xeral do Porto en torno a 1930 (Porto da Coruña, o pasado dun presente con futuro)



Fachada da Marina en torno a 1910 (ARG)



Peirao da Palloza 1930 (ARG)



1910



Peirao Méndez Núñez 1922 (ARG)

Esta configuración mantense sen modificacións significativas ata 1927 cando se inicia a construción do **peirao Calvo Sotelo**, rematado en 1936, e o recheo do futuro peirao de San Diego. No ano 1936 a baía interior estaba ocupada pola expansión do porto.



Vista xeral do porto en torno a 1936 (Porto da Coruña, o pasado dun presente con futuro)



Construción do peirao de Bateria 1930 (ARG)



Varadoiros do Parrote 1944 (ARG)



Porto pesqueiro 1940 (ARG)

Esgotado o espazo no interior da baía iníciase, na segunda metade do s. XX, unha nova etapa de expansión cara o norte e o sur ata ocupar todo o espazo existente que irá da man da construción do **dique de abrigo**, obra iniciada en 1948 e rematada en 1965. No ano 62 remátase **o peirao das Ánimas**, no 64 **unifícanse os peiraos de Linares Rivas e Santa Lucía**, no 66 **o peirao de San Diego**, completando o recheo que se fixo na década dos 30, e no 65 o **porto petroleiro** cunha ampliación no 73.



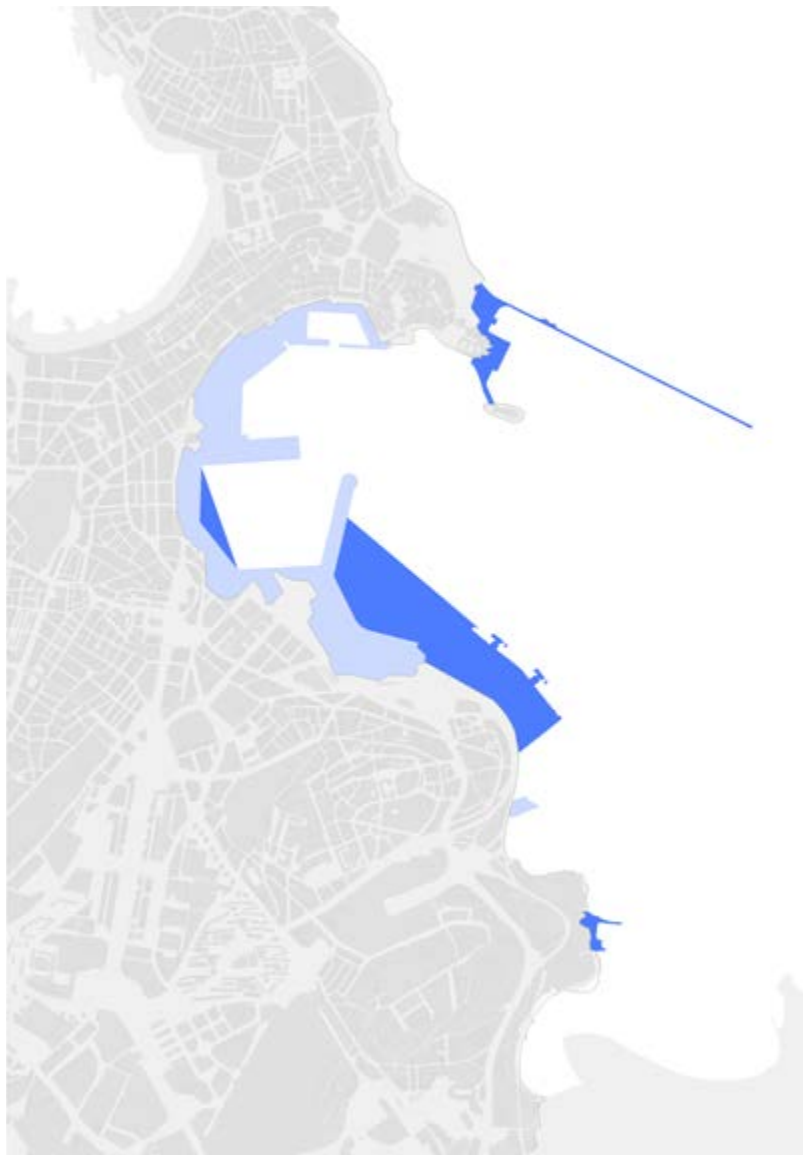
Vista xeral do porto en torno a 1965 (Porto da Coruña, o pasado dun presente con futuro)



Asteleiros en Oza (www.nauticexpo.es)



Dársena da Mariña 1974 Alberto Marti

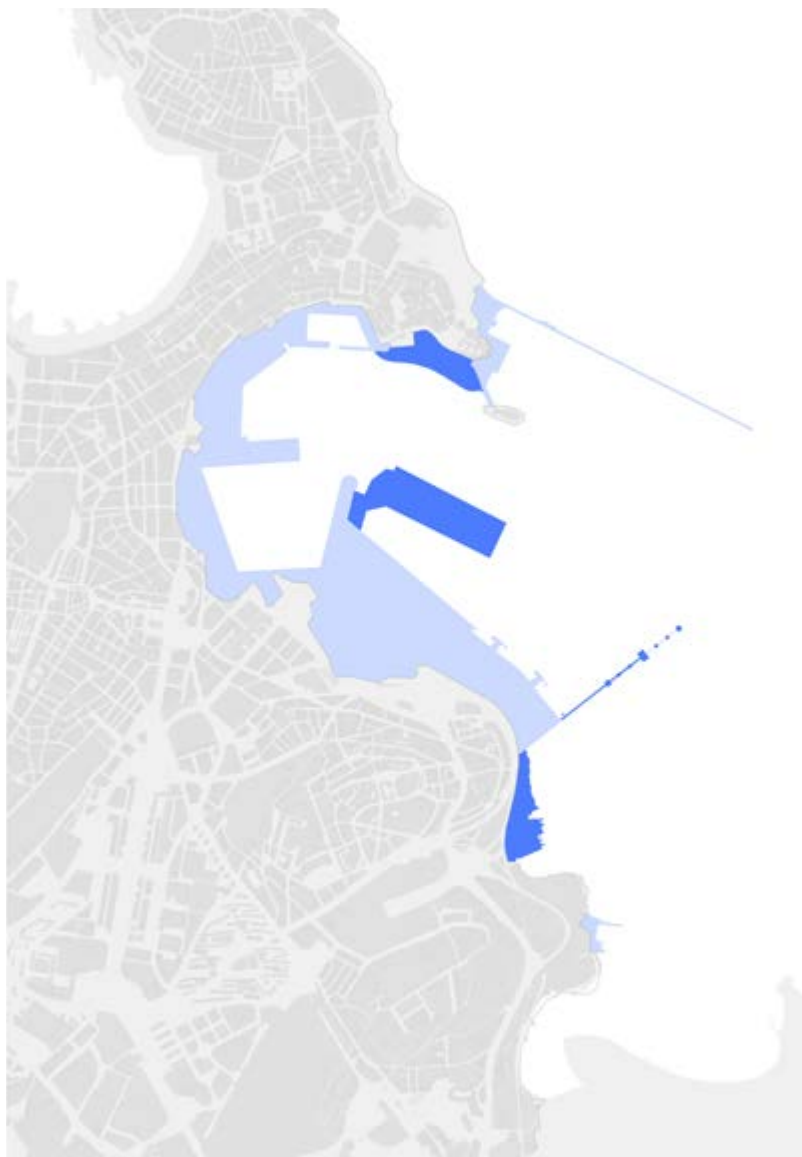


1965



Inauguración do dique de abrigo en 1966 (www.pinterest.es)

As últimas obras de envergadura serán as do **peirao do Centenario** entre 1979 e 82, (ampliado en 1994), destinado a solucionar a demanda de espazo que requiría o carbón e outros graneis sólidos e diversificar unha actividade centrada nos últimos anos na pesca e no petróleo; e a **dársena de Oza** (1991-95), co obxectivo de duplicar a capacidade do porto pesqueiro, executada no último tramo libre de costa poñendo co que se poñía fin ao espazo portuario dispoñible.



Vista xeral do porto en torno a 1985 (Porto da Coruña, o pasado dun presente con futuro)



Asteiros xunto aos restos da praia do lazareto (www.pinterest.es)



Construción do peirao do Centenario (Porto da Coruña, o pasado dun presente con futuro)



San Diego cara 1990 (web.asxubiasoscasros)

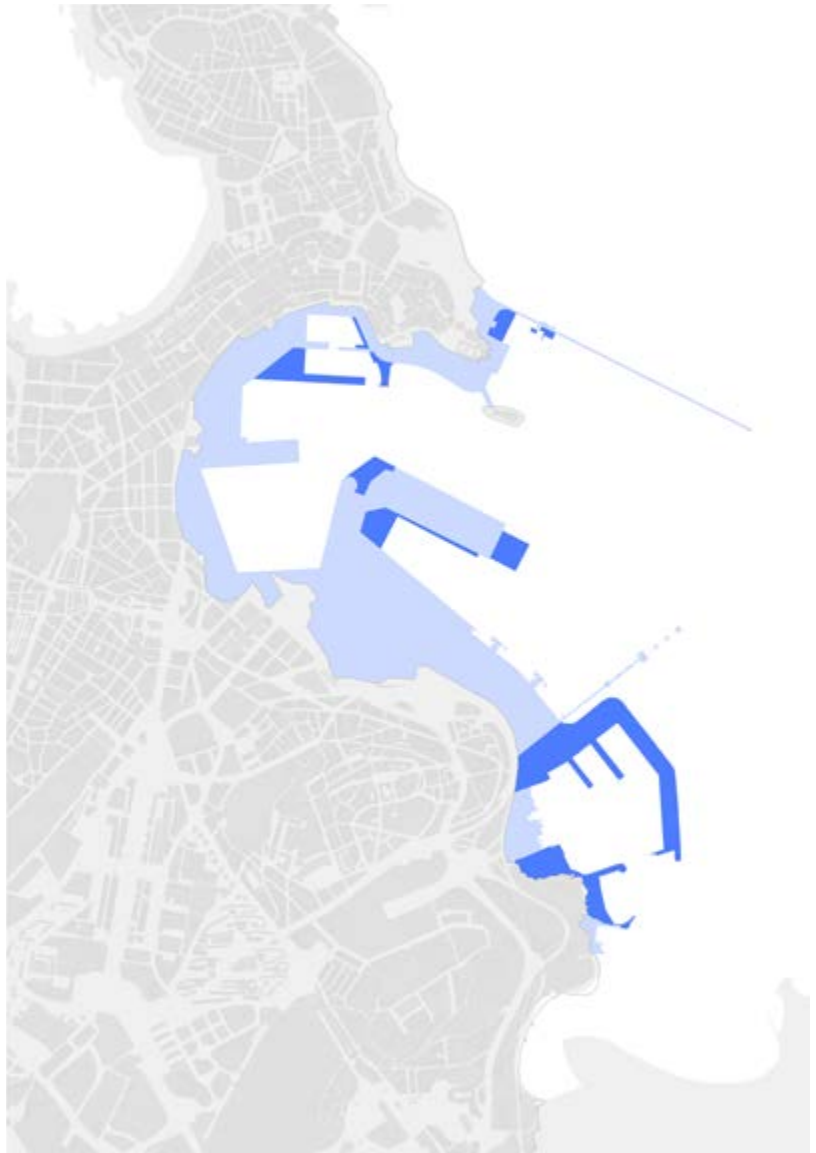
No ano 1992 constrúese o actual **peirao de transatlánticos**, fronte á dársena da Marina, pechando a evolución das infraestruturas portuarias do porto interior ao marxe de reformas e pequenas ampliacións.



Vista xeral do porto na actualidade (APC)



Peirao de transatlánticos (Porto da Coruña, o pasado dun presente con futuro)



2018





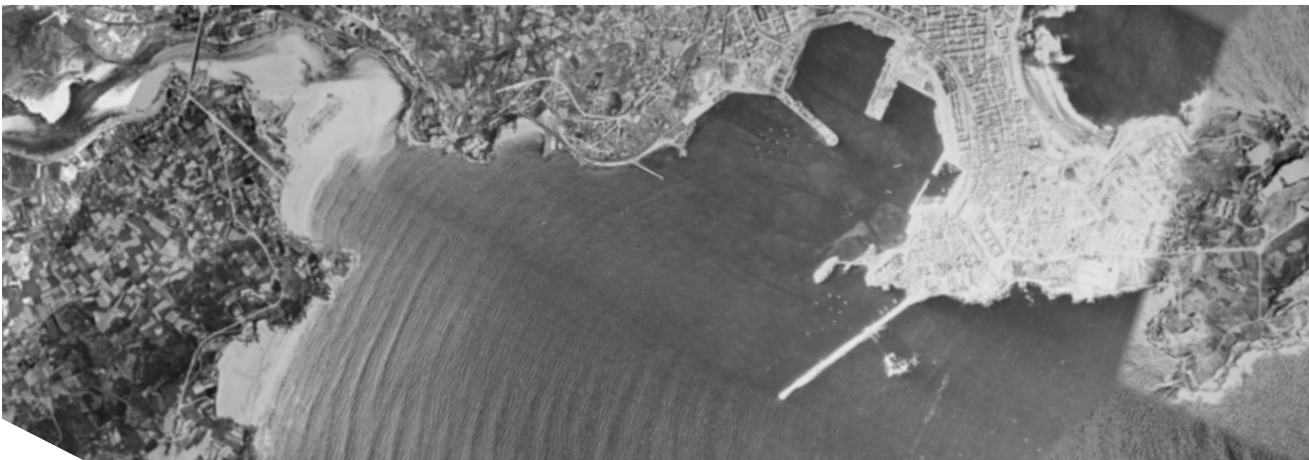
A Coruña fotografía aérea (Wikipedia)



1874



1946



1956



1975



1986



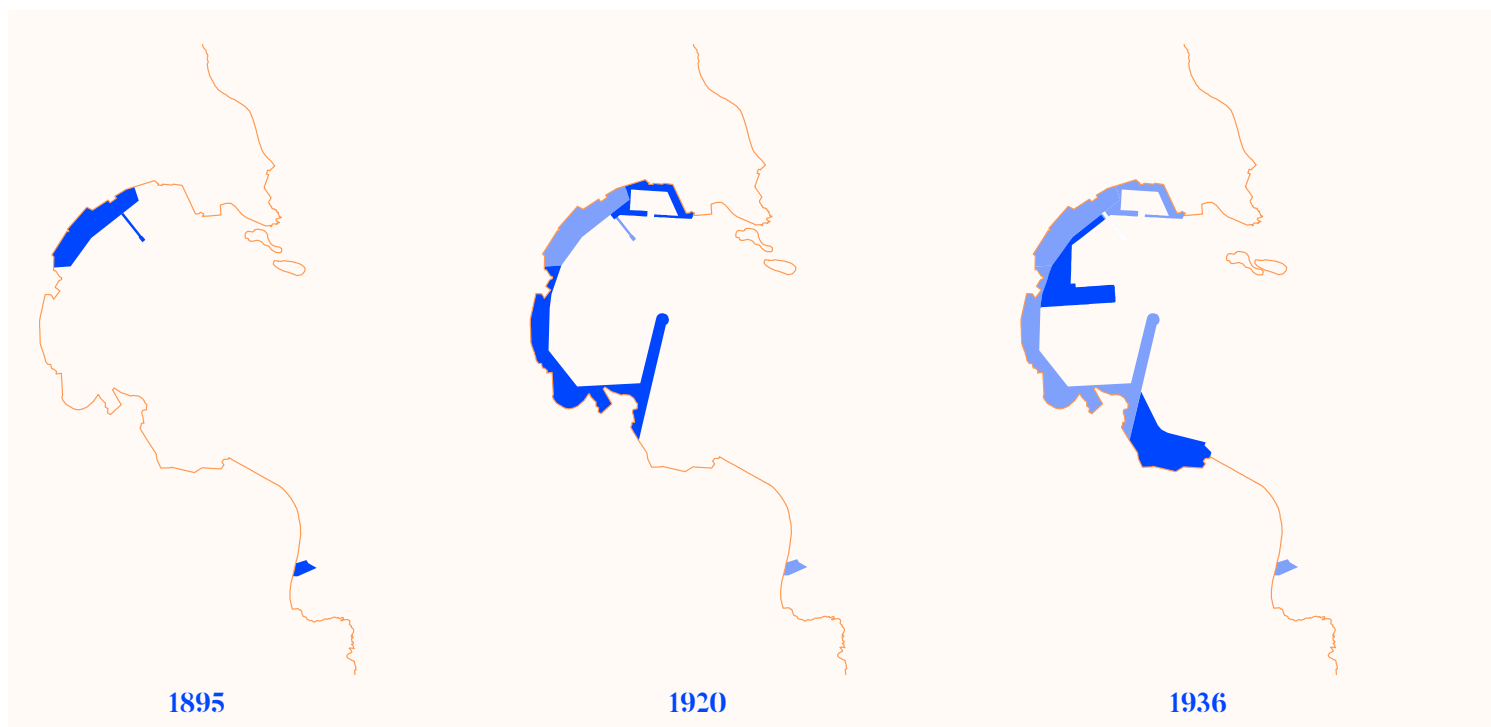
2002



2004



2014



Malecón de Celedonio Uribe

A primeira infraestrutura portuaria da cidade. Marca a pauta de crecemento do porto: gañando terreo ao mar. O máis significativo é que gran parte adicárase, non ás actividades portuarias, senón ao recreativo: grazas as reivindicacións da cidadanía constrúense os **Xardíns de Méndez Núñez**.

Usos actuais: hoxe non existe como tal, foi absorvida polo propio crecemento do porto.

Usos históricos: embarque e desembarque de pasaxeiros e mercadorías.

Peirao de ferro

Constrúese xunto co Malecón. Perpendicular a este, adentrábase no mar 200 m. É un dos primeiros peiraos en ferro no conxunto do Estado. Desmantébase en 1914.

Usos históricos: carga e descarga de mercadorías e pasaxeiros. Debido á falta de calado os buques fondeaban na baía e as operacións facíanse a través de pequenas embarcacións.



1870

Dársena da Marina e varadoiro

Deseñados inicialmente por C. Uribe executáse tempo despois segundo o proxecto de E. Vila seguindo as liñas xa propostas.

Usos actuais: uso náutico-deportivos (dende 1995)

Usos históricos: atraque de pequenas embarcacións de cabotaxe e pesca de baixura, e varadoiro para a reparación de barcos.



Linares Rivas, Santa Lucía Palloza e Leste

Proxectados por Eduardo Vila, forman tres peiraos pechados polo dique do Leste.

Usos actuais: porto pesqueiro e polivalente (o peirao do Leste).

Usos históricos: con diferente calado, acollerían as descargas de mercadorías en función do tamaño dos barcos. Porén o peirao da Palloza coñecía-se como o Peirao do peixe concentrando o relativo a esta actividade.



1894-1909

1909-18

Batería e Calvo Sotelo

O crecemento do tráfico transoceánico de viaxeiros motivou a construción destes peiraos para acoller buques de maior tamaño e darlle o servizo axitado.

Usos actuais: mercadería xeral e graneis sólidos.

Usos históricos: tráfico de viaxeiros.



1923-36

1926

Recheo de San Diego

Aproveitando os materiais obtidos nas obras de draga echéase o ámbito de San Diego para obter novo solo portuario.



Unidade Porto-Cidade

Crecemento e distanciamento

Lazareto de Oza

Inaugurase no ano 1889. Xunto co lazareto sucio, separado por unha praia e unido por unha ponte de 300 m, situábase o lazareto limpo.

Funcionará ata ppios do s. XX. Será o xerme do sanatorio de Oza e da actual aba sanitaria.

Nas proximidades desembarcou F.Drake no s. XVI para atacar a cidade da Coruña.



1888

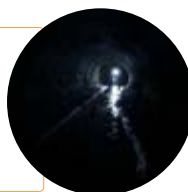
Paisaxe Portuaria

Din Carlos Nardiz e Acinas para referirse aos peiraos de Linares Rivas, Palloza, Este e a Dársena da Marina: *estos peiraos [...] constituiron durante o primeiro cuarto de século, a imaxe do porto, todavía adaptada á enseada natural*

Río Monelos

Ao longo do s. XX lévanse a cabo diferentes obras de canalización que acabarán co soterramento do seu cauce ao seu paso pola cidade. Antes destas obras o río desembocaba no entorno do recheo de San Diego formando unha ampla xunqueira antes da ribeira do mar.

Na súa desembocadura á altura do s.XVIII existiu unha acea de gran tamaño.



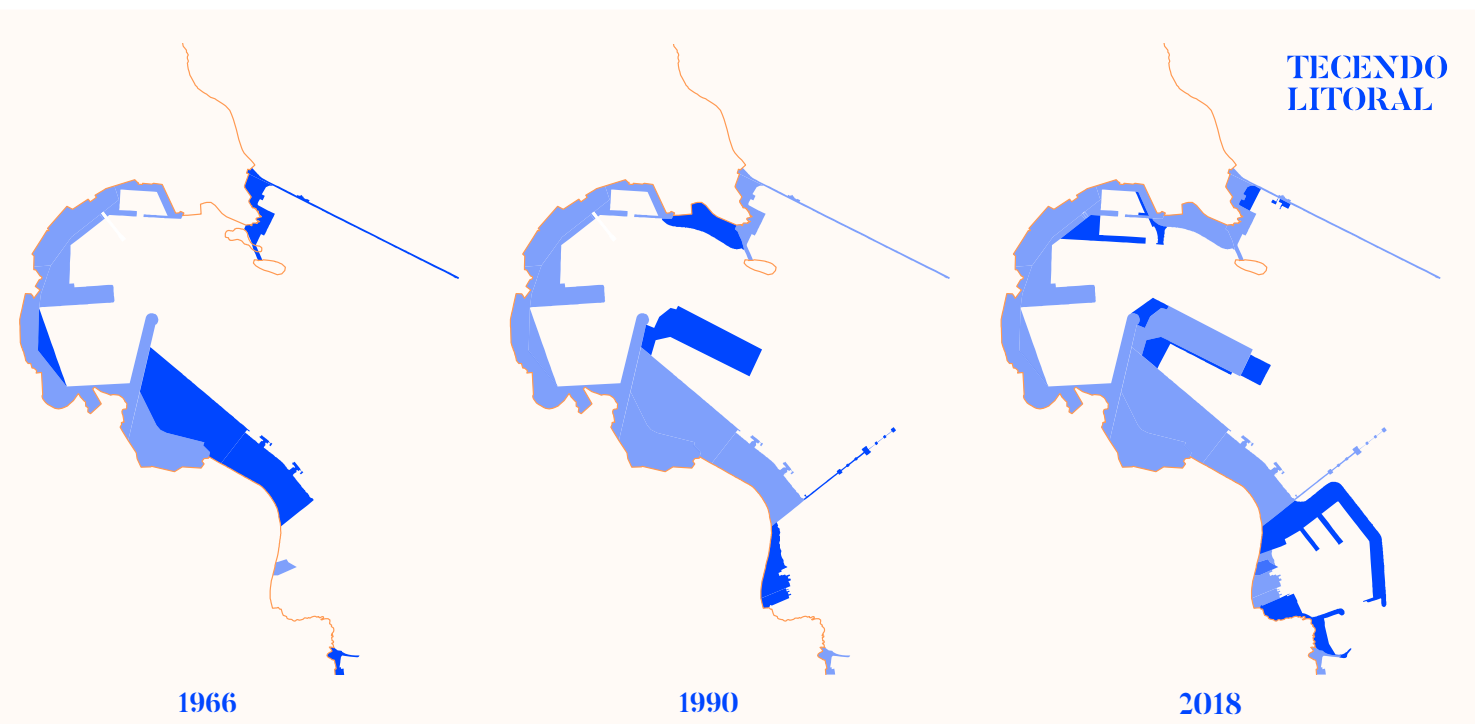
1925

A Emigración

Ata os anos 60 xunto coa pesca a principal actividade do porto é o tráfico transoceánico de pasaxeiros. Será o da Coruña un dos principais portos de saída das diferentes vagas migratorias que marcaron a historia recente de Galicia.

O desaparecido peirao Méndez Núñez, e os de Bateria e Calvo Sotelo serán os peiraos que acollerán este tráfico.

A antiga estación marítima pola que pasarían miles e miles de emigrantes será finalmente derruída no ano 2002.



Que de Abrigo
A a xénese do porto actual.
A infraestrutura que permite crecer ao porto
o norte e o sur máis aló da concha interior

Peirao das Ánimas

O proxecto inicial, finalmente desbotado, propuña un
recheo moito maior barallándose a instalación do porto
petroleiro, finalmente optotouse pola localización actual.
Usos actuais: náutico-deportivos



Peirao do Centenario

A súa construción cara o interior da baía evidencia
os problemas de expansión do porto que xa había
esgotado case todo o espazo dispoñible na costa.
Usos actuais: mercadería xeral e graneis sólidos

Peirao de trasatlánticos

Dentro dos proxectos de transformación do porto
desenvolvidos nos últimos anos, constrúese este
peirao para acoller o tráfico de cruceiros. Anos
despois acompañábase dunhas arquitecturas que
buscaban singularizar o espazo.
Usos actuais: terminal de cruceiro, equipamentos
e comercial.

Unificación Linares Rivas

As necesidades de espazo para o desenvolto das actividades ligadas
á pesca motiva a unificación destes dous peiraos nunha única liña de atraque.
No ano 2004 inaugúrase a nova lonxa de Linares Rivas cofecida como "O Muro".
Usos actuais: Porto pesqueiro (descarga do peixe e comercialización).

Recheo do Parrote

Dende os anos 40 coa construción da Solana e o Hotel
Finisterre, ata décadas recentes o antigo areal do Parrote
desaparecerá baixos diferentes recheos ata a construc-
ción do actual paseo.
Este tramo forma parte do proxecto de paseo marítimo
que iniciado nos 90, pretende crear unha senda peonil ao
longo de toda a costa do concello.
Nos últimos anos apareceu unha crecente oposición
social á privatización deste espazo.

Dársena de Oza

Para dar resposta as necesidades de espazo do sector
constrúese un novo porto pesqueiro en Oza.
A dársena acolle o amarre das flotas de baixura e altura.
Deste xeito os diferentes sectores do porto pesqueiro
especialízanse nos seus usos.
Marca o límite sur de expansión do porto.
Usos actuais: porto pesqueiro, amarre e servizo á frota.

Peirao de San Diego

Pénsase inicialmente como porto pesqueiro pero
finalmente destínase a mercadorías
Usos actuais: mercadería xeral e graneis sólidos

Asteleiros de Oza e varadoiros das Xubias

O incremento da actividade pesqueira requería duns
asteleiros con maior capacidade
Ata a súa construción na antiga praia do Lazareto
e nas Xubias so existía o varadoiro do Parrote para
a reparación de embarcacións.
Usos históricos: Oza: praia do Lazareto / Xubias: EASA,
empresa adicada a obtención e procesado de algas,
operou entre as décadas dos 30s e 50s

Praia artificial de Oza

No ano 1995 constrúese a praia artificial
de Oza como resposta ás reivindicacións veciñais
que na expansión do porto víron
a degradación progresiva do entorno.

Porto petroleiro

Supón a especialización cara os graneis líquidos.
A partir deste momento convértese xunto coa actividade
pesqueira, no motor económico do porto. Amplíase no 73.
Usos actuais: Graneis líquidos (petróleo)



Abarrote no Parrote

Expresión popular aínda viva que en orixe facía
referencia á riqueza do banco marisqueiro que
existía no Parrote explotado ata ben pouco.
Xunto á pesca, o marisqueo era unha fonte de
grande riqueza na baía da Coruña. Hoxe a contami-
nación, e a transformación do entorno reduciu
drásticamente esta actividade.



Sistema defensivo da baía e porto

A partir dos s. XVI e durante o s. XVII constrúese un novo sistema defensivo acorde
coa condición de praza forte e porto estratéxico da cidade. Remodélanse as fortifica-
cións medievais e levántanse castelos para a defensa do porto: Santo Antón, San Diego,
a batería de Oza, Valparaiso e Santa Cruz formarán o sistema de control da baía.
No ano 1965 as obras de ampliación do porto supoñen a desaparición do castelo
de San Diego.

A Praia do Lazareto

Co cremento do porto a praia acabará por desaparecer no 69
a pesares da oposición da veciñanza. Dende os 50 os movementos
veciñais opuxéronse a intentos de privarlles do uso dese espazo.
Para cofecer mais da memoria deste lugar e do barrio de Oza:
a web "Fantasmas de Oza"



A Pesca

Nos anos 90s co cambio de usos da
dársena da Marina, non sen a oposición
do sector, as embarcacións de baixura
trasládanse a Oza, desaparecendo unha
das imaxes máis características da paisaxe
portuaria.
A actividade ligada ao sector pesqueiro
foi ao longo da súa historia, e continúa
a ser hoxe un dos motores económicos
do porto de A Coruña



O espazo vivido. A actividade portuaria e os usos históricos

Ao longo do tempo as diversas actividades socioeconómicas vinculadas ao ámbito portuario impulsaron a creación das súas infraestruturas e a organización específica do espazo, configurando unha paisaxe portuaria propia.

Faise un mapeado dos principais usos históricos dos espazos portuarios; non se trata dunha reconstrución exhaustiva dos mesmos, senón apuntar aqueles que tiveron unha maior relevancia e pervivencia no tempo marcando a memoria colectiva asociada ao porto

Durante o século XX, e ata os anos 60, a actividade do porto coruñés centrase en dúas actividades que lle darán pulo: a emigración transoceánica e a pesca, sendo en menor escala o desenvolvemento doutras actividades comerciais. Nalgunhas décadas, especialmente entre finais do século XIX e primeiro terzo do s. XX; o transporte transoceánico acadará especial relevancia, sendo o de A Coruña un dos principais portos de saída das diferentes vagas migratorias, e que terá un forte repunte nos anos 50

A partires da segunda metade do século XX ten lugar unha especialización coa instalación do porto petroliero, que xunto co pesqueiro serán os principais tráfico a partires dese momento e ata a actualidade

Respecto á localización das actividades máis importantes por significación e volume:

A **actividade pesqueira** concentrouse no peirao da Palloza onde se emprazaba a principal lonxa de peixe, estendéndose posteriormente a Linares Rivas coa construción da nova lonxa, e máis recentemente á dársena de Oza, construída coa finalidade de acoller a flota de baixura. Tamén a dársena da Marina, ata a súa remodelación, acolleu embarcacións de baixura e un varadoiro para dar servizo ás embarcacións

O **tráfico de pasaxeiros** de proximidade e o tráfico **transoceánico** concentráronse na dársena da Mariña e no antigo peirao de Méndez Núñez. O forte crecemento motivou a construción dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo, que nacerían con esa vocación de peirao de transatlánticos. Posteriormente o de Calvo Sotelo acollería actividades industriais



Transatlántico no porto da Coruña anos 30 (ARG)



Porto da Coruña (ARG)



Descarga de mercadorías (ARG)



Venta de peixe (ARG)

> Cadro de usos actuais e históricos

Área PUEP	Ámbito	Infraestruturas	Construcción e ampliacións	Usos Actuais	Usos históricos principais
Porto Deportivo	Terreos situados entre o Dique de abrigo (Barrié de la Maza) e o castelo de Santo Antón	Dique de Abrigo	1948 -65	Portuario comercial	
		Peirao das ánimas	1962		
Paseo Marítimo	Plataforma entre o castelo e o dique de peche da Dársena da Marina		La Solana 1942 e Hotel Finisterre 1948, ampliación en 1970 / Construcción do paseo do Parrote 1994 / Remodelación del ámbito Parrote - Marina e construcción do vial subterráneo 2015	[Mixto] Náutico deportivo ; recreativo de interacción coa cidade	Varadoiro do Parrote* (desaparece parcialmente coa construción da Solana e finalmente coas ampliacións e recheos)
Dársena da Marina e Peirao de Trasatlánticos	Terreos da antedársena e dársena da Marina e o Peirao de Trasatlánticos. Área en U	Dársena da Marina e varadeiro do Parrote	1906- 1918 /Transformación da Dársena da Marina en porto deportivo (proxectos de 1985)		[Portuario] abrigo de pequenas embarcacións de cabotaxe e pesca baixura (dársena) e reparación (varadoiro)
		Antedársena da Marina e Peirao de Trasatlánticos (novo)	1991	Portuario comercial	
		Malecón Celedonio Uribe - Peirao de Méndez Núñez e peirao de ferro]	1870 (peirao de ferro desmantelado en 1914), ampliado entre 1927e36 (Alineación do peirao de Batería)		[Portuario] transporte pasaxeiros (transoceánico), mercadorías
Peirao de Batería e Peirao de Calvo Sotelo	Terreos formado polos dous peiraos, un deles paralelo á liña da costa e outro máis ao sur perpendicular a esta	Peirao de Batería	1927- 1936	[Mixto] portuario comercial e de interacción porto - cidade	[Portuario] Nacen como porto de trasatlánticos ; Finalmente acollen mercadorías
		Peirao de Calvo Sotelo (peirao de trasatlánticos)	1927- 1936		
Porto Pesqueiro	Formado polos peiraos de Linares Rivas, A Palloza, do Leste	Peirao Linares Rivas	1894-1909		[Portuario]: mercadorías
		Peirao Santa Lucía	1894-1909. No ano 1964 unificáanse os peiraos de Linares Rivas (ou Garás)e Santa Lucía mediante a súa alineación (desaparece o peirao de Santa Lucía).	[Portuario] Pesqueiro e complementario	
		Peirao da Palloza	1894-1909		[Portuario] pesca
		Peirao do Leste	1894-1909. 2010 ampliación do peirao do Leste		[Portuario]: pesca e complementario
Peirao do Centenario	Peirao do Centenario (Centenario Oeste, Norte e Sur)	Peirao do Centenario	1977- 84 con ampliación no 95		
Peirao de San Diego	Terreos que comprenden o peirao de San Diego e os terreos adxacentes ao mesmo	Peirao de San Diego	Recheo inicial en 1936 / 1966	Portuario comercial e complementario	(Aínda que nun primeiro momento pensouse como peirao pesqueiro finalmente destinouse a función comercial que aínda mantén hoxe)
Porto petroleiro	Terreos formados polo peirao, pantaláns e instalacións do porto petroleiro	Porto petroleiro	1963 -65 con ampliacións no 73		
Dársena de Oza			1991-95	Pesqueiro e complementario; náutico-deportivo	
Praia de Oza	Praia artificial				

As apropiacións informais

Xunto aos usos e actividades económicas propias do porto no ámbito tiveron e teñen lugar outros usos que podemos cualificar de informais que nos dan conta das vivencias cotiás máis aló do usos pensados e planificado para o espazo, que pouco a pouco o propio porto e o seu desenvolvemento as foi relegando e expulsando.

Neste senso fíxose unha recollida daquelas apropiacións do espazo por parte da cidadanía nos anos recentes, e con anterioridade ao proceso de securización iniciado ao abeiro do 11S, que limitou o libre acceso ás instalacións portuarias.

A información obtívose nunha dinámica que tivo lugar durante a celebración do Foro Tecendo Litoral o 27 e 28 de maio do 2018. Nesta invitouse aos asistentes a indicar que facían nos terreos portuarios antes do seu peche e sobre un plano situar eses usos. Enuméranse a continuación as apropiacións máis salientadas:

-  – Entrar e ver as actividades da lonxa
-  – Asistir a poxa e mercar peixe (ir ao “muro”)
-  – Ir aos bares/cantinas do porto
-  – Percorrer os espazos portuarios en bicicleta, patín...
-  – Pasear polos terreos portuarios e achegarse ao cantil dos peiraos (especialmente na fin de semana)
-  – Ver as actividades portuarias en xeral e as pesqueiras en concreto (carga e descarga dos barcos, reparación das redes...)
-  – Mirar, contemplar o mar
-  – Pescar
-  – Aprender a conducir, andar en bicicleta...
-  – Usar botes de remos de alugueiro
-  – Empregalo como espazo de tránsito entre os barrios e o centro histórico
-  – Asistir as actividades culturais na antiga estación marítima

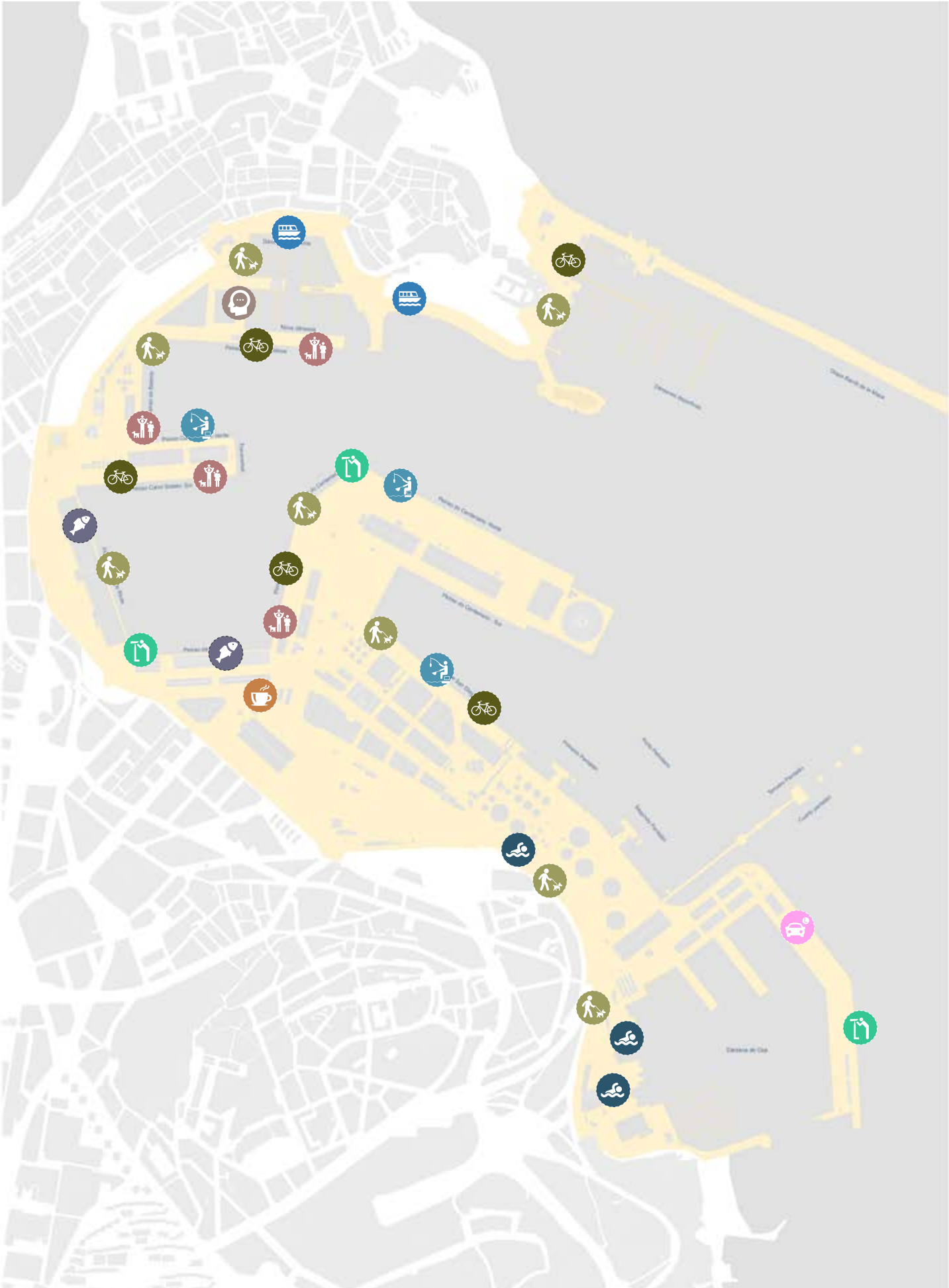
Tamén na mesma dinámica, aínda que non formaba parte do plantexamento, fixéronse alusións a memorias relativas a usos do espazo litoral previo a súa transformación en porto. Exemplos neste senso:

-  – Nadar e aprender a nadar na praia do Lazareto, e nas Cañas
-  – Xogar no castelo de San Diego

Preguntábase tamén sobre actividades que, limitado o acceso ao espazo na actualidade, botaban en falta. En xeral manifestase a perda que supuxo a limitación do acceso xerando unha separación entre os espazos da cidade e o porto. Un ámbito, este último, no que superposto as actividades económicas e usos propios foi empregado principalmente como un lugar de ocio, recreo e deporte, dándose unha mistura de usos máis aló do proxectado.

Do mesmo xeito a desaparición de actividades propias do espazo como o tráfico de pasaxeiros de proximidade entre as poboación do golfo ártabro tamén contribuíu á segregación espacial entre o porto e a cidade





Plano de usos informais (elaboración propia)

Síntese dos compoñentes patrimoniais da paisaxe portuaria.

As permanencias

A orixe e desenvolvemento do porto corre parello ao proceso construtivo da cidade. A Coruña naceu e se desenvolveu como enclave portuario, con diversas funcións, (pesqueira, refuxio - militar, pasaxe, comercial, ..), as cales foron adquirindo primacía unhas sobre outras en diferentes períodos históricos, contribuindo ao longo do tempo á conformación deste espazo. Esta diversa relación que a poboación foi tecendo co mar deixou unha fonda pegada en forma de patrimonio no ámbito portuario e sobre todo na franxa de contacto coa cidade.

A configuración física do porto ten varios momentos clave: finais do século XIX co malecón de Celedonio Uribe; principios do século XX: a dársena da Marina e os peiraos de Linares Rivas, Santa Lucía, Palloza e Leste, (proxecto de Eduardo Vila) e uns anos despois Batería e Calvo Sotelo. Coa ocupación da concha interior, e xa a partires da segunda metade do século XX, terá lugar a expansión cara ao norte: coa construción do dique de abrigo e o peirao das ánimas, e cara ao sur: peirao de San Diego, porto petroliero, sendo as obras máis recentes o peirao do Centenario, e dársena de Oza.

Aínda que as infraestruturas do porto e as edificacións sexan relativamente recentes, - estando os elementos do patrimonio construído de maior interese e antigüidade na franxa de contacto que configura a fachada marítima -, as actividades desenroladas, especialmente as vinculadas ao sector pesqueiro, os usos continuados do ámbito portuario dende a fundación da cidade, e as memorias asociadas, confiren a este espazo un indubidable valor histórico e identitario. Sen dúbida xunto a este patrimonio construído é o patrimonio marítimo - pesqueiro un compoñente fundamental desta paisaxe portuaria

Esbózase no seguinte cadro os principais valores histórico - patrimoniais da paisaxe portuaria da cidade como materializacións desa identidade marítimo - portuaria

	No espazo do porto	Relacionados coa paisaxe marítma situados fora do porto
Edificacións / Infraestructuras / ...	Edificio do Real Clube Náutico, sede da APC, Mareógrafo, Lonxa do Gran Sol, Silos do Cantábrico, verxas e portas de acceso, guindastres (e outra maquinaria histórica); liñas férreas; Xacementos arqueolóxicos: (baía) Outros edificios de interese: oceanográfico, aula náutica UdC, torre de control e edificio da aduana	Torre de Hércules; edificios relixiosos; sistema defensivo e control do mar da península; sistema defensivo da cidade: murallas, e do porto e baía: castelo de Santo Antón, Batería de Oza, forte de Valparaíso; infraestutura portuaria auxiliar: faro de Oza, rampa de A Palloza, Fábrica de Tabacos (antigo almacén correos marítimos), complexo do sanatorio de Oza Outros elementos que contribúen á caracterización visual da fachada marítima: edificio de correos, edificio da diputación provincial e teatro Colón, Kiosko Alfonso, Terraza e Atalaya, capela de Santa María de Oza
Naturais	Lámina do mar, río Monelos	Borde litoral, Baía e Ría do Burgo
Ámbitos / Conxuntos	Dársenas e peiraos (especialmente os que teñen un maior compoñente histórico: dársena da Marina, Batería e Calvo Sotelo, Linares Rivas, Santa Lucía Palloza e Leste)	Centro histórico (cidade alta e Pescadería, trama urbana); fachada histórica (cidade vella e pescadería), xardíns Méndez Núñez, fachada do ensanche, núcleo das Xubias e peiraos, Camiño de Santiago
Inmateriais	Actividades, oficios, coñecementos e usos marítimo - pesqueiros (e espazos asociados); memoria e historia do porto.	Mitos, lendas, relatos asociadas ao espazo marítimo, toponimia e talasonimia





3.2.4.2.Os valores patrimoniais da paisaxe portuaria. Diagnose

A partires da identificación dos principais valores patrimoniais da paisaxe, e da identidade marítimo portuaria, dende os seus diferentes compoñentes: o espazo físico; o espazo construído; e o espazo vivido, o obxectivo é facer unha avaliación da súa situación na escala do porto, dende o:

- Análise da incidencia (recoñecemento, protección) sobre os valores patrimoniais da paisaxe dos diferentes documentos de planeamento
- Análise do impacto paisaxístico dos proxectos urbanísticos de transformación executados recentemente

A protección no planeamento vixente

Faise un repaso polos documentos de planeamento máis relevantes co obxecto de avaliar o grado de recoñecemento e de tratamento dos valores patrimoniais da paisaxe

Ámbito territorial

- Directrices de Ordenación do Territorio. 2011
- Plan de Ordenación litoral de Galicia. 2011

Ámbito urbano

- Plan Xeral de Ordenación Urbana de A Coruña. 2013 e Modificación Puntual do PXOM 2013 de A Coruña para a incorporación e revisión de elementos do catálogo e modificación das normas urbanísticas de protección. Aprobación inicial 2017
- Revisión do PEPRI cidade vella e Peixaría. 2015
- Declaración do conxunto histórico artístico do casco antigo da Coruña. 1984

Ámbito do porto

- Plan Especial de ordenación da Zona de Servizos (PEOZOS). 2000
- Plan de utilización de espazos portuarios (PUPE). 1999 e Modificación substancial da delimitación de espazos e usos portuario do porto de A Coruña. 2012

> O planeamento territorial

Existe un interese polo recoñecemento e protección da paisaxe e dos seus valores patrimoniais, tanto na súa compoñente natural como cultural. Esta atención maniféstase en distinto grado en diferentes documentos de ordenación territorial: nas Directrices de Ordenación Territorial de Galicia (DOT) e no Plan de Ordenación litoral de Galicia (POL).

As Directrices de Ordenación Territorial. As DOT, aprobadas definitivamente no ano 2011, propoñen un modelo territorial para o conxunto de Galicia establecendo unha serie de orientacións estratexias, criterios e normas a incorporar nos procesos de planificación co fin de acadalo.

Entre os obxectivos específicos recolle "protexer o patrimonio natural, cultural e paisaxístico, [...], sinais de identidade de Galicia..." e "preservar as diferentes tipoloxías de paisaxes, pois trátase dun recurso patrimonial e natural incuestionable..."

Máis adiante sinala que: "compre establecer [...] criterios e mecanismos para conservar, mellorar e valorizar a paisaxe como un activo fundamental do territorio de Galicia, especialmente naqueles elementos como os principais corredores de comunicación, as paisaxes urbanas..."

No capítulo dedicado a Paisaxe, Territorio e Patrimonio desenvolve un epígrafe dedicado especificamente á paisaxe urbana. Partindo do recoñecemento dos graves problemas de deterioro desta paisaxe indica o beneficioso de levar a cabo iniciativas destinadas a "reforzar e conservar a paisaxe identitaria das diferentes cidades. [...] Favorecer e preservar as paisaxes diferenciais representativas das cidades"

Estes obxectivos, para a súa materialización, concrétnanse nunha serie de determinacións (excluíntes ou orientativas) que deben incorporar os instrumentos de planeamento

O Plan de Ordenación Litoral de Galicia. 2011. O POL ten como finalidade establecer os criterios de ordenación urbanística na franxa costeira, así como a normativa necesaria para garantir a conservación, protección e valorización das zonas costeiras.

No eido paisaxístico – patrimonial sinala como un dos seus obxectivos, integrados no desenvolvemento da normativa: "A protección e conservación do patrimonio natural e cultural do litoral a través do establecemento de criterios para a protección de todos os elementos que configuran a paisaxe litoral".

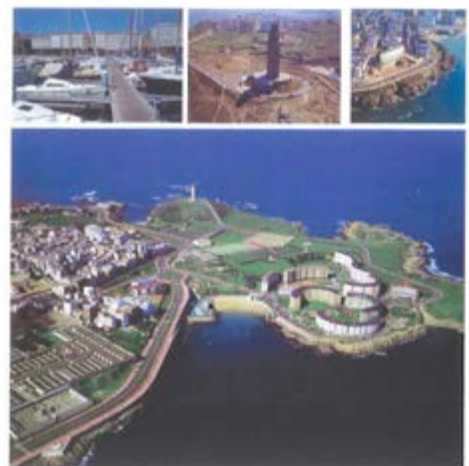
Sinala O POL respecto á paisaxe de A Coruña " Este tecido compacto e continuo entrégase contra fondos escénicos de cota alta, [...] e sobre todo contra o mar, xerando un dos perfís litorais urbanos máis característicos e valorados"

Xunto a esta valoración dende o punto de vista escénico e natural pon énfase na súa compoñente antrópica ao identificar a evolución e configuración da mesma coa historia da cidade e do porto: "a dinámica desta paisaxe é, practicamente, a historia da cidade..."

Por último este documento sinala no apartado de Valoración da Paisaxe "A especial conformación da península na que naceu a cidade da Coruña [...] e a morfoloxía compacta do tecido urbano, convértena nun excepcional fito paisaxístico a escala rexional, [...]. A Coruña acolle múltiples mostras dunha boa integración entre o desenvolvemento urbano e a preservación dos valores paisaxísticos, que poden verse incrementados por medio de actuacións como a liberación dos espazos portuarios en pleno corazón da cidade [...] convertendo esta cidade en referencia en materia de paisaxe urbana costeira"



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña



Fuente: Paisajes Españoles

> O planeamento urbano



1. EMPRAZAMENTO



DATOS XERAS

Comarca: Golfo Árabe. Sector: Ria de Coruña. Concello: A Coruña. Perímetro: Na banda sueste, San Vcente de Elvira e Santa María de Oza; na banda central, A Coruña no sector nordeste e San Cristovo das Vilas no suroeste; na parte noroeste, San Pedro de Visma. Extensión: 19,27km²

03 03 135
POL A Coruña



Plano POL A Coruña

O Plan Xeral de Ordenación Municipal de A Coruña. PXOM 2013. O Plan Xeral de A Coruña apróbase definitivamente no ano 2013 e conta cunha modificación puntual, en fase de borrador con data de outubro de 2017, que ten por obxecto a incorporación ao catálogo de novos elementos de carácter etnográfico, arqueolóxico e arquitectónico que se deben protexer.

A paisaxe goza dunha atención con certo destaque no PXOM no senso en que xa nos principios para a elaboración do novo documento faise mención á necesidade de protexer as formas paisaxísticas e as panorámicas para acadar unha cidade emblemática e singular. Así mesmo a paisaxe considérase como medio para acadar unha cidade máis sostible e para a recuperación da calidade urbana. Porén, con carácter xeral, as referencias ao mesmo ten que ver maioritariamente cos seus valores naturais e/ou ambientais. As estratexias contempladas para acadar os obxectivos de calidade é a través de corredores verdes, áreas de mitigación e o réxime de ocupación do solo, xunto con propostas de preservación e recuperación de elementos patrimoniais e enclaves naturais

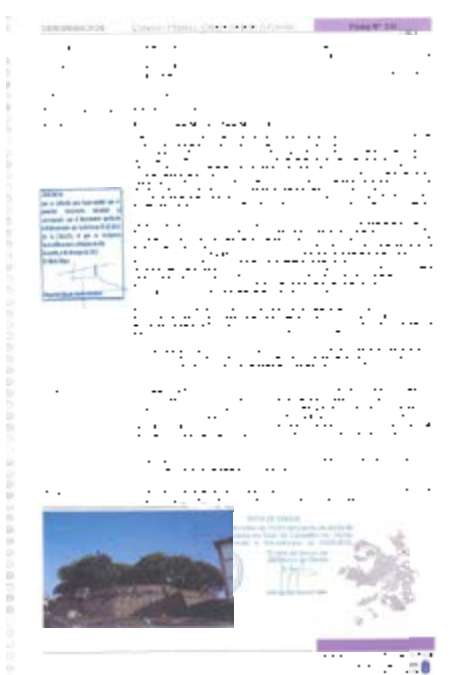
O capítulo 24 da memoria xustificativa fai un estudo da paisaxe territorial e urbana na escala metropolitana orientado dende o punto de vista visual e morfolóxico, no que se destacan unha serie de valores ambientais, (urbanos e naturais): a liña de costa nas súas diferentes configuracións (o mar aberto, a baía interior e o porto), a fachada marítima, as edificacións tradicionais e a configuración urbana histórica; e fora do centro consolidado elementos que teñen que ver con espazos naturais e montes con amplo dominio visual do entorno; co obxecto de orientar actuacións para preservar ou potenciar estes valores. Por outra banda propóñense unha serie de actuacións para relativas á paisaxe dende a perspectiva natural

O Plan Especial de Protección e Reforma Interior da Cidade Vella e Pescaría. PEPRI 2015. O PEPRI actual substitúe ao aprobado en 1998.

O seus obxectivos relativos ao paisaxe e o patrimonio son: a protección, conservación e posta en valor do patrimonio existente; o establecemento de medidas para a rehabilitación económica, social e física do casco histórico; e resolver a integración do tecido urbano histórico na cidade nova.



PXOM Capítulo 24 Paisaxe territorial e urbano



Ficha PXOM Cidade Vella



Ficha PXOM Cidade Vella (B)

O ámbito, - que inclúe o conxunto histórico declarado da Coruña -, abarca as tramas urbanas da Cidade Alta, as Atochas- O Derribo e a Pescaría, e a parte do terreo portuario correspondente co conxunto histórico.

Divide o ámbito para o seu análise en catro áreas con características propias: a Cidade Vella, o Derribo – As Atochas, a Pescaría Norte e a Pescaría sur. Na proposta de regulación aposta polos usos residenciais como principais, e a consolidación das actividades comerciais (pequeno comercio) e de servizos, xunto con outras actividades económicas con presenza na zona, así como dos usos institucionais e culturais

Respecto aos terreos portuarios non establece ningunha determinación remitindo a súa ordenación ao PEOZOS, non obstante recolle a catalogación do sistema defensivo da cidade vella que se inclúe neste ámbito

Declaración do conxunto histórico artístico do casco antigo da Coruña. 1984. No ano 1984 declárase a cidade vella de Coruña como conxunto histórico – artístico.

O ámbito da declaración inclúe parte da área de servizo do porto: a dársena da Marina inclúese no espazo declarado Ben de Interese Cultural (BIC), mentres que o antigo peirao de Méndez Núñez, parcialmente o peirao de Batería, e o peirao das Ánimas sitúanse no seu contorno de protección.

A declaración non inclúe unha normativa específica sobre a protección, se ven as actuacións previstas que afecten ao ámbito– incluído o espazo portuario - terán que someterse á lexislación de patrimonio no referido aos conxuntos históricos

Plan de utilización de espazos portuarios PUEP 2000. É obxecto do PUEP por unha banda delimitar os espazos portuarios - a área de servizo -, (que terán a condición de dominio público), e por outra definir os usos previstos para cada unha das diferentes zonas do porto.

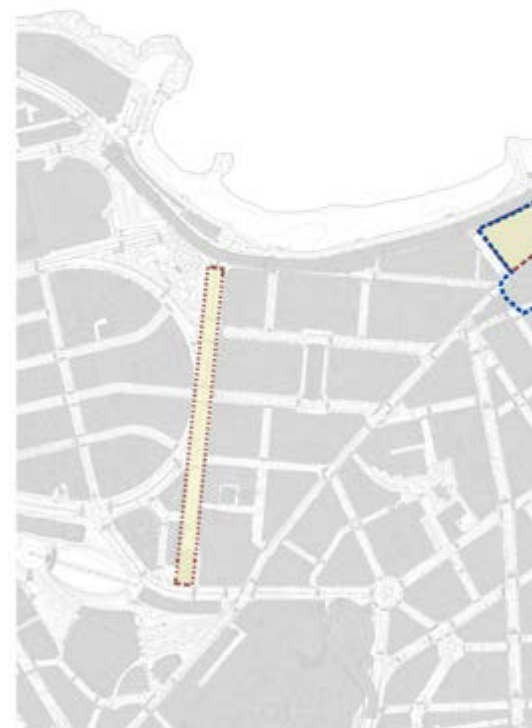
Este documento divide o porto en 11 ámbitos segundo os seus usos e posibles actuacións futuras. No relativo aos valores patrimoniais da paisaxe o PUEP incorpora unha valoración das edificacións en cada unha das áreas e, a partires do catálogo elaborado no plan especial de ordenación da zona de servizo (PEOZOS), sinala as edificacións con interese patrimonial

Plan Especial de Ordenación da Zona de Servizo PEOZOS 2000. O Plan especial é un documento de planeamento urbanístico que ten a finalidade de ordenar a zona de servizo e definir a conexión coa rede viaria e ferroviaria

Encanto ás medidas encamiñadas á protección da paisaxe e do patrimonio, seguindo a división do porto en 10 áreas do PUEP, recolle aquelas edificacións que deben ser protexidas polos seus valores patrimoniais, así mesmo fai referencia a outra serie de edificacións que teñen interese arquitectónico ou industrial pero sen chegar a súa catalogación.

Estes elementos catalogados están suxeitos á normativa específica recollida no PEOZOS sobre edificios protexidos (artigo 44), neste senso:

- Non poderá realizarse obra interior e exterior sen autorización da APC
- A colocación na fachada ou cubertas de calquera rótulo e sinal estará suxeita a autorización da APC
- Prohíbese a colocación de publicidade ou a construción que altere o carácter dos inmobles





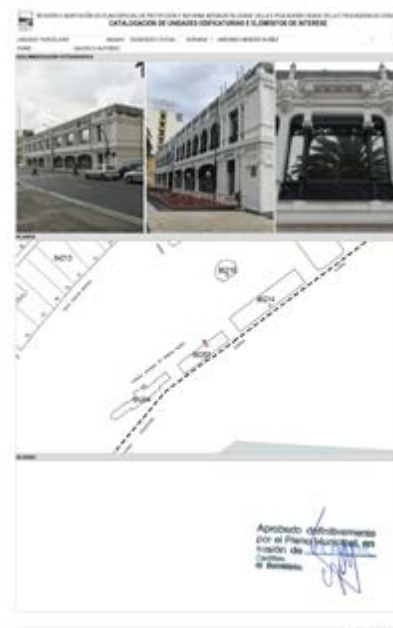
Ámbitos do conxunto histórico e PEPRI (elaboración propia)



Catalogo PEPRI

[illegible]

Ficha Catálogo do PEPRI



Ficha Catálogo do PEPRI

- Non se poden facer obras de aumento de volume ou alteración do espazo físico

No ano 2012 preséntase unha modificación do PEOZOS, que non chegou a aprobarse. No referido ao catálogo propón a súa modificación, por unha banda descatalogando a cuberta de camiós e o peche perimetral da Avenida do Porto, e por outra banda incluíndo os restos arqueolóxicos (as murallas) na zona da Mariña - Parrote

> O Catálogo de elementos protexidos

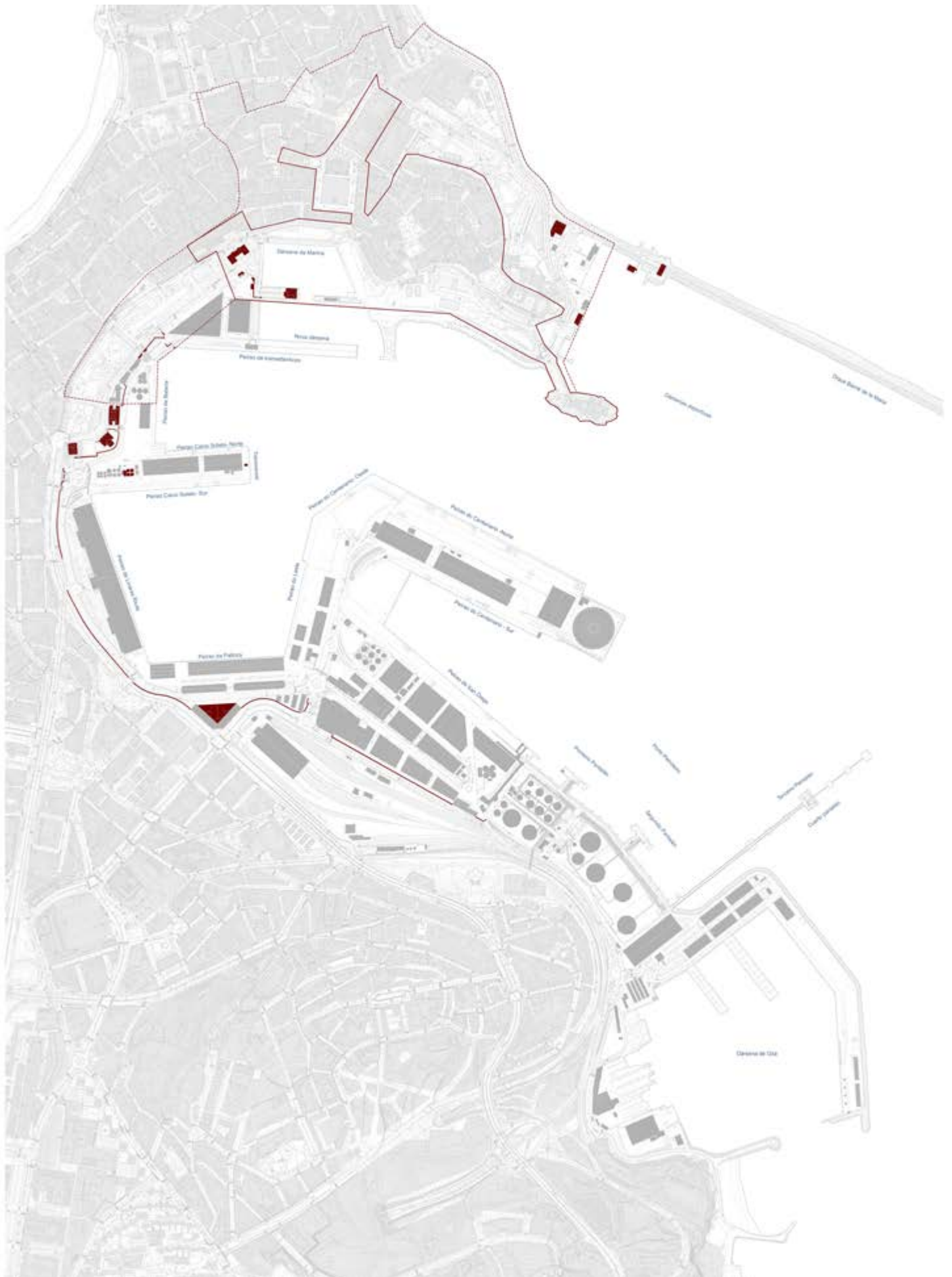
Do conxunto de documentos normativos é o Plan de ordenación da zona de servizo do porto (**PEOZOS. 2000**) o encargado de catalogar os elementos a protexer no porto. Así mesmo este documento fai referencia a outros elementos protexidos no PXOM de 1998 vixente no momento da súa redacción (castelo de Santo Antón e murallas). O catálogo complétase cos xacementos arqueolóxicos recollidos no **PXOM 2013**

Recoñécense e catalóganse unha serie de edificacións, e elementos delimitadores coa cidade como enreixados e portas de acceso, principalmente nos peiraos máis antigos e próximos á cidade histórica, que están suxeitos a normativa sectorial de patrimonio (ademais da específica do PEOZOS)

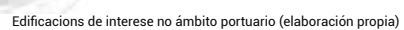
Xunto á protección individual destes inmobles parte do ámbito do porto histórico – a dársena da Mariña - conta cunha protección derivada da súa inclusión na declaración do conxunto histórico – artístico da cidade de A Coruña(1984), estendéndose o contorno de protección desta declaración aos xardíns Méndez Núñez, - o espazo correspondente co antigo malecón proxectado por Celedonio Uribe -, parcialmente ao peirao de Batería, e ao peirao das Ánimas.



Elementos protexidos polo PEOZOS		
Identificación	Localización	Observacións
Torre de contral de tráfico	Dique de abrigo	
Instituto Oceanográfico	Porto deportivo	
RCNC	Dársena da Marina	
Sede da Autoridade Portuaria	Dársena da Marina e Trasatlánticos	
Verxa e edificios - porta	Dársena Marina (acceso norte)	
Silos cementos do Cantábrico	Peirao Calvo Sotelo	Protexido mentres dure a concesión
Mareógrafo	Peirao Calvo Sotelo	
Delegación do goberno	Peirao Batería	
Aduana	Peirao Batería	
Comandancia da Marina	Peirao Batería	
Verxas e portas de acceso	Peirao Batería	
Lonxa da Palloza (Gran Sol) e murais	Peirao Palloza	Sen protexer ata a aprobación da MP do PXOM
Cuberta para camiós (báscula)	Peirao Palloza (vértice Sur)	
Casetas de acceso SO	Peirao Palloza	
Verxas e peches	Peirao Palloza	
Verxas e peches	Peirao de Linares Rivas	
Verxas e peches	Peirao de San Diego	



Catálogo porto (elaboración propia)





Por último, aínda que non directamente relacionado co porto, o contorno de protección do Camiño de Santiago inclúe parte do peirao de Linares Rivas, polo que as actuacións executadas neste espazo atópanse baixo a supervisión da DXPC.

> Edificacións de interese no ámbito portuario

Ao marxe das edificacións incluídos no catálogo patrimonial diferentes documentos, normativos e non normativos, recoñecen outra serie de edificios que posúen interese arquitectónico ou industrial

Identificación	Documento	Localización
PALEXCO	PD A Coruña a nova cidade marítima	Dársena da Mariña e Trasatlánticos
Centro Comercial	PD A Coruña a nova cidade marítima	Dársena da Mariña e Trasatlánticos
Nova Lonxa	PD A Coruña a nova cidade marítima	Peirao Linares Rivas
Naves Manipulación Pescado Fresco	Tecendo Litoral	Porto pesqueiro
Punto de Inspección Fronteriza	Tecendo Litoral	Porto pesqueiro
Armadores coruñeses	PD A Coruña a nova cidade marítima	Peirao do Leste
Almacén de graneis sólidos	Tecendo Litoral	San Diego
Tinglado polivalente	PD A Coruña a nova cidade marítima	Peirao de Centenario
Tinglado graneis animais	PD A Coruña a nova cidade marítima	Peirao de Centenario
Tinglado graneis sólidos	PD A Coruña a nova cidade marítima	Peirao de Centenario
Instalación de manexo de carbón "Medusa"	Tecendo Litoral	Peirao de Centenario
Naves de Oza	PD A Coruña a nova cidade marítima	Dársena de Oza
Naves de Oza (2)	PD A Coruña a nova cidade marítima	Dársena de Oza
Edificio Social Clube Marítimo O Puntal	Tecendo Litoral	Dársena de Oza



> Síntese e valoración sobre a protección dos valores patrimoniais no planeamento na escala portuaria

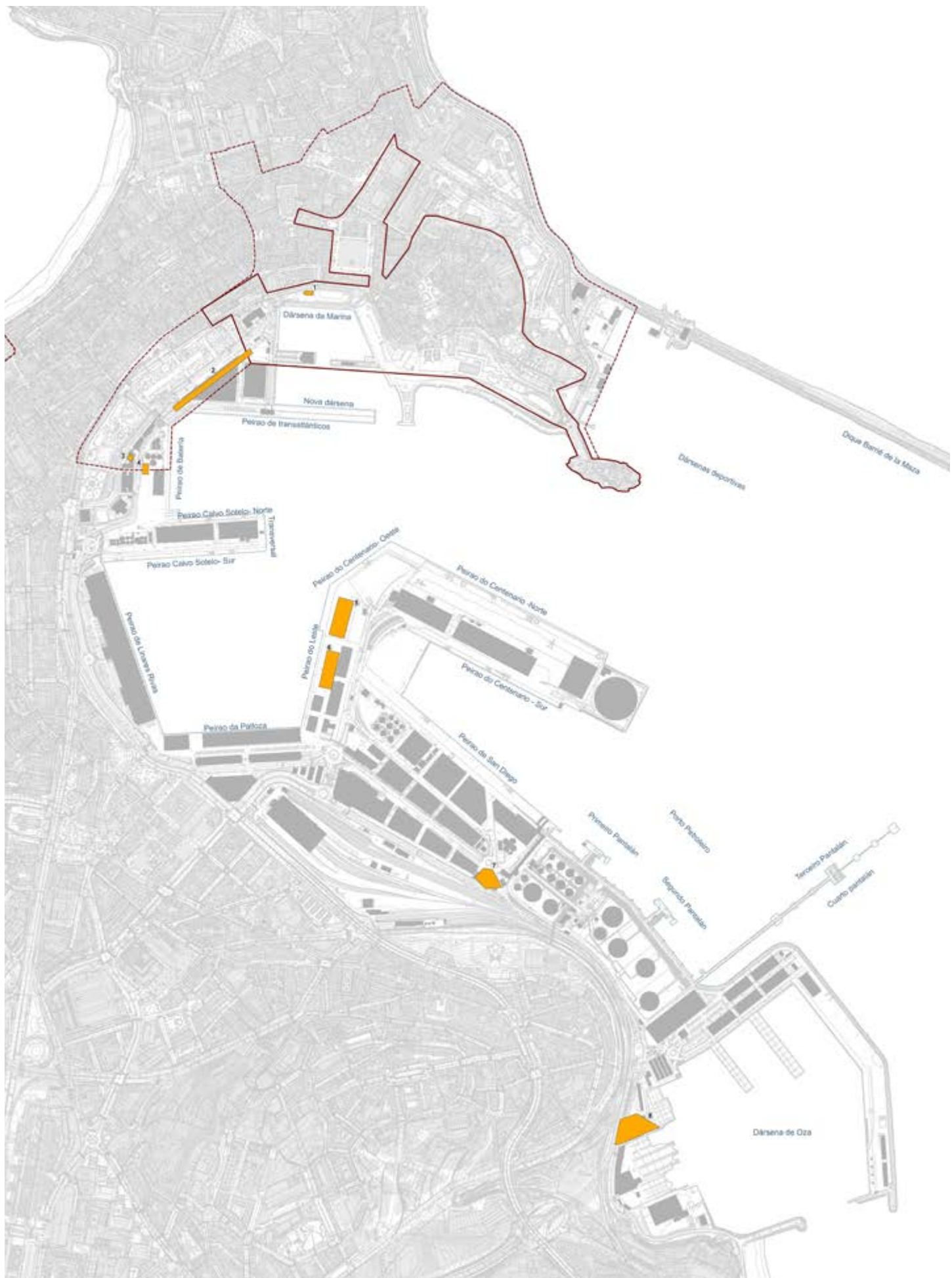
Atendendo ás diferentes figuras de planeamento con incidencia no ámbito portuario que regulan a protección da paisaxe e o patrimonio portuario:

- Non se recoñecen axeitadamente os valores paisaxísticos do ámbito portuario
- Non se protexeron adecuadamente todos os elementos que polos seus valores patrimoniais deberían conservarse, como é o caso da lonxa, - esta notable ausencia subsánase na Modificación Puntual do PXOM do 2017 en fase de aprobación -, así mesmo algúns dos edificios so aparecen protexidos ata a fin da súa concesión polo que corren risco de desaparición, como por exemplo os silos do Cantábrico
- Por outra banda algunhas pegadas materiais de actividades industriais – comerciais características do espazo portuario como os guindastres non gozan de ningunha protección e recoñecemento, sendo algúns deles, xa sen uso, desmantelados nos anos recentes
- Nas últimas décadas constátase a perda dunha serie de elementos relevantes que non contaban cunha protección individual. O PUEP e PEOZOS vixente fan referencia a un conxunto de edificacións que tiñan interese xa for polo seu valor histórico xa for por ser referentes da arquitectura industrial, pero finalmente non os cataloga: o edificio de sanidade exterior - oficina de turismo – (dársena da Marina), a estación marítima (antigo peirao Méndez Núñez), a sección de Traballos Portuarios (peirao de Batería), fábrica de xeo e PEBSA (peirao do Leste) e os edificios do Lazareto sucio de Oza. Máis significativa é a desaparición nos anos 60 do castelo de San Diego no proceso de expansión do porto a pesares da súa protección xurídica (xenérica) polo decreto do 22 de abril de 1949
- A aprobación do PEPRI da cidade vella e peixaría vixente, que inclúe no seu ámbito a parte do porto delimitada no conxunto histórico - artístico da cidade vella, supuxo a descatalogación de varios elementos recollidos no PEPRI do ano 1998 como a propia dársena da Marina, os pavimentos, o axardinamento e o arborado.
- No ano 2012 preséntase unha Modificación Puntual do PEOZOS, que non chegou a aprobarse. No referido ao catálogo propón a súa modificación, por unha banda descatalogando a cuberta de camiños, por considerar que non posúe os valores patrimoniais que o fan merecedor da súa protección, e o peche perimetral da Avenida do Porto; e por outra banda inclúe os restos arqueolóxicos (as murallas) na zona da Mariña - Parrote



EDIFICACIÓNS DESAPARECIDAS

1. Sanidade exterior
2. Estación marítima
3. Pavillón oceanográfico
4. Sección de traballos portuarios
5. PEBSA
6. Fábrica de xeo
7. Castelo de San Diego
8. Lazareto sucio



Elementos de interés desaparecidos no ámbito portuario (elaboración propia)

A incidencia dos proxectos de transformación urbanística

Esbózanse os principais proxectos executados e os previstos, con implicacións na configuración da paisaxe portuaria e marítima actual, atendendo aos seus impactos (positivos e negativos) e incidencia dende o punto de vista patrimonial e paisaxístico

> Antecedentes de reordenación da fronte portuaria

Proxectos de nova fronte portuaria. "A Coruña, o mar e a cidade". Co concello da Coruña como promotor, o plan é elaborado polo estudo de Ricardo Bofill e tiña como finalidade a reordenación da fronte marítima dende a zona da Mariña ata a Torre de Hércules. Divide o proxecto en 5 ámbitos: a dársena da Marina, o Paseo do Parrote, paseo marítimo Leste, paseo marítimo entre o cemiterio e a Torre e Parque Celta.

O chamado proxecto "Bofill" será rexeitado entre outras cousas polo seu forte impacto e profunda alteración da fronte e fachada marítima entre a Dársena da Mariña e o Parrote. No primeiro dos sectores propuña a ampliación do porto e a conversión da actual dársena da Mariña nun estanque pechado rodeado de edificacións con usos comerciais xunto co levantamento dunha torre de 20 plantas; na mesma liña de xerar unha nova fachada marítima, no ámbito do Parrote, proxectábase a substitución do hotel Finisterre por un bloque de vivendas semicircular que limitaba o acceso ao mar, física e visualmente, dende a cidade vella.

Plan Director de Reordenación do Porto e Ría do Burgo. 2006. Encargado por parte do concello e realizado polo estudio de Joan Busquets. Enmárcase no desenrolo dos instrumentos para a execución dos Convenio do 2004 firmados entre o Concello de A Coruña e a APC para a financiamento do porto exterior. Este plan non se limitará aos terreos recollidos nos Convenios (Batería – Calvo Sotelo e San Diego – Porto petrolero) senón que analiza o conxunto do borde litoral ata o lugar de As Xubias. No tocante aos escenarios propositivos contempla tres áreas de ordenación, sendo dous delas correspondentes aos ámbitos do convenio: peirao de Batería e peirao de San Diego (detalladas no apartado de **proxectos previstos**) e unha terceira no entorno das Xubias, que comprende dende a praia de Oza ata a Pasaxe, xa fora do espazo portuario.

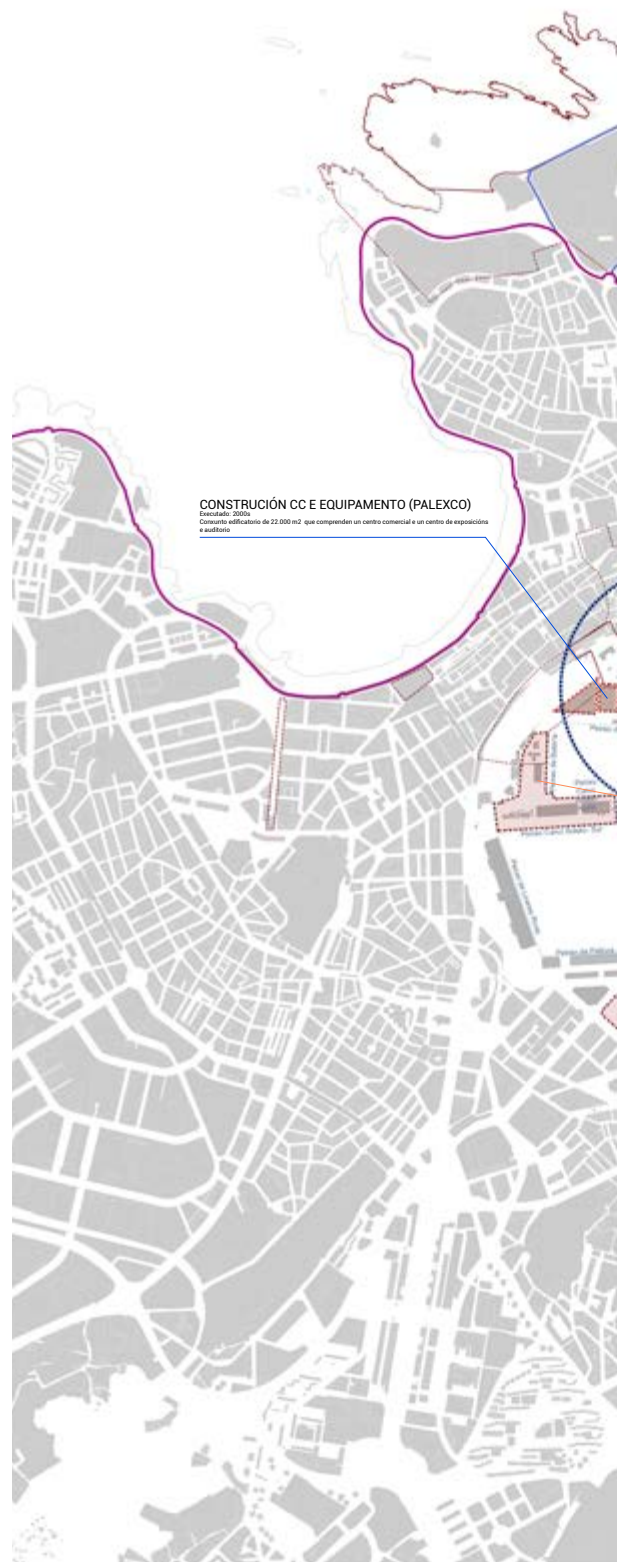
A ordenación proposta, neste último ámbito, ten como finalidade corrixir o plantexamento do Plan xeral vixente no momento de redacción (o PXOM 1998) co obxecto de limitar a presión urbanística sobre o ámbito e reverter a perda dos valores paisaxísticos e patrimoniais do lugar. Estas consideracións acabarán por incorporarse ao plan xeral actual (PXOM 2013) tanto na actuación e ordenación proposta como na protección patrimonial do núcleo).

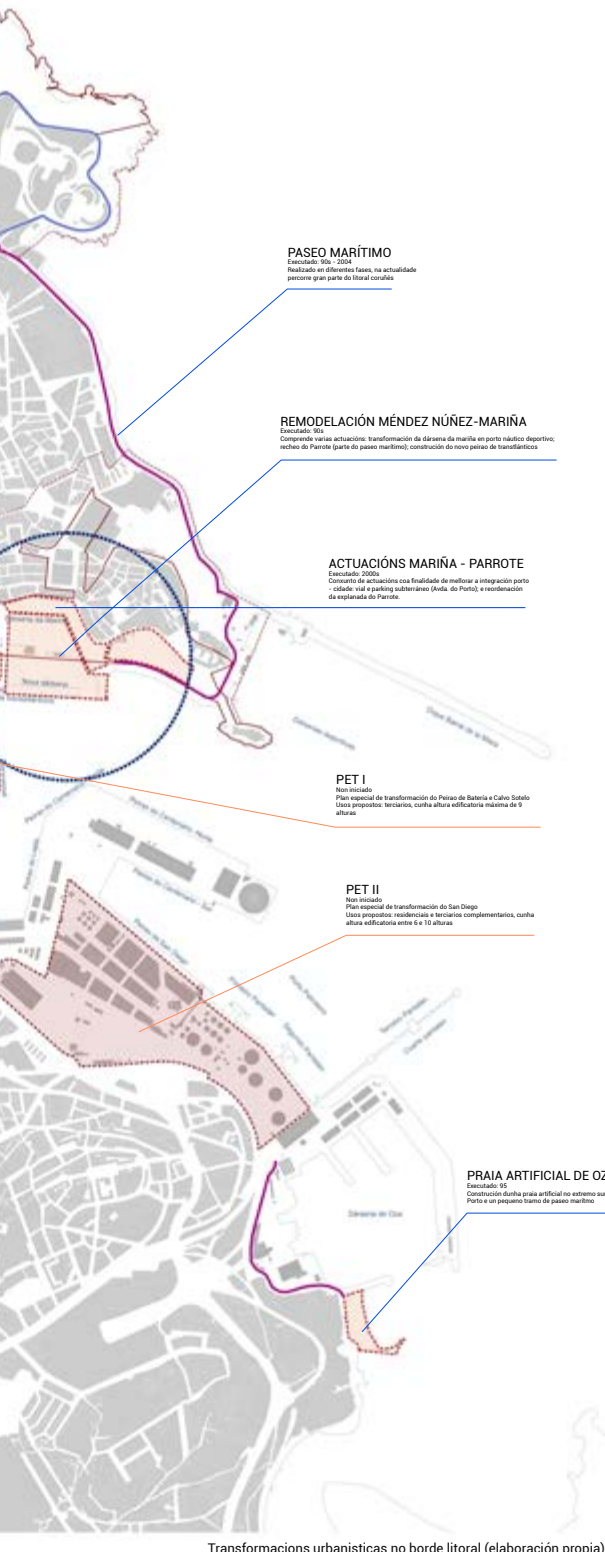
En contraste coa contención proposta no desenvolvemento urbanístico neste terceiro sector, nas outras dúas áreas de ordenación, (Zona 1: Peirao de Batería e Zona 2: Peirao de San Diego), contéplanse, nas diferentes opcións formuladas (tres por área), importantes crecementos tanto no relativo á densidade edilicia como no volume das edificacións, nuns espazos de especial sensibilidade urbana, paisaxística, ambiental e, - especialmente no sector de Batería/Calvo Sotelo (Zona 1), fronte á cidade histórica -, histórico – patrimonial.

É no ámbito de San Diego, (Zona 2), onde a transformación proposta é de maior envergadura coa creación dun "barrio" ex-novo, e a consecuente alteración da fachada marítima, que pola súa dimensión e escala adquire unha excesiva relevancia sobre a baía interior da Coruña

> Os Proxectos executados

Faise un esbozo das características dos principais proxectos urbanísticos levados a cabo no fronte litoral nas dúas últimas décadas. Marcan o inicio dunha nova fase de relación entre o porto e a cidade, que pode definirse de achegamento ou integración.





Transformacions urbanísticas no borde litoral (elaboración propia)

Proxecto de remodelación do sector portuario Méndez Núñez – Mariña. 1985. Este proxecto redactado pola APC incluíu varias actuacións: a remodelación e cambio de usos da dársena da Mariña, (traslado dos varadoiros do Parrote a Oza e conversión en porto náutico -deportivo); recheo do paseo do Parrote ata o peirao das ánimas (tramo que formará parte do paseo marítimo que se executara nos seguintes anos); e a construción dun novo peirao de transatlánticos para potenciar e acoller o tráfico de cruceiros

Paseo marítimo. Realizado en diferentes fases executadas principalmente entre a década dos 90 e que se prolongarán ata o ano 2004. Tramo Orzán-Riazor (1990-92), tramo do recheo do Parrote (1992 realizado pola APC), tramo Orillamar (1995), tramo Oza – Os Castros, tramo de San Roque de afora (1995), Millenium – Os Rosales e o Portiño (2004). Na actualidade percorre gran parte do litoral coruñés, (excepto a zona portuaria e os ámbitos máis periféricos) para converterse nun dos paseos máis longos de Europa, e con perspectivas de ampliación no futuro para acabar bordeando todo o borde litoral municipal. As diferentes actuacións foron acompañadas dunha serie de proxectos paralelos como a rexeneración de praias co aporte de áridos no ámbito de Riazor- Orzán, a creación dunha liña de tranvía con fins turísticos (en desuso actualmente), e a construción dunha serie de equipamentos culturais.

Construción dun centro de ocio e equipamento (Palacio de Congresos PALEXCO) nos espazos liberados co derrube da vella estación marítima e a construción do novo peirao de transatlánticos. Conxunto edificatorio que ocupa 22.000 m2 deseñados por Ricardo Bofill e César Portela

Conxunto de actuacións no ámbito da Mariña – Parrote (2000s). Comprenden unha serie de actuación que tiñan como obxectivo a mellora da integración porto-cidade neste ámbito, contemplaban: a construción dun viario subterráneo (Avda. do Porto), aparcadoiro subterráneo e proxecto de reordenación da explanada do Parrote. Con posterioridade e xa recentemente levarase a cabo o proxecto da actual Marina deseñada por Luis Collarte

Praia artificial de Oza, no ano 1995 lévase a cabo por parte da APC no extremo sur do porto, a continuación da dársena pesqueira de Oza, para dar resposta ás reivindicacións veciñais que sufriran, coa ampliación do porto e as súas instalacións, a perda de importantes espazos naturais e a degradación do entorno. A construción da praia incluíu tamén un pequeno tramo de paseo marítimo

> Incidencia e impactos das transformacións urbanísticas

O proxecto de remodelación do sector portuario Méndez Núñez – Mariña, supuxo na práctica a desaparición do peirao Méndez Núñez coa construción do novo peirao de transatlánticos no ano 1991, ao que se sumaría no 2004 o derrube da antiga estación marítima. Ambas actuacións acabaría por desfigurar e borrar toda pegada física dun espazo fortemente ligado á memoria e o pasado da cidade (e do conxunto da Galicia), e dotado dunha grande significación histórica e simbólica por seren o principal punto de saída de emigrantes cara América

Así mesmo o cambio de usos da dársena, coa implantación dos turístico-recreativos, significou o desprazamento cara Oza, non sen a oposición do sector, da actividade pesqueira tradicional que aínda permanecía, deixando unicamente algunhas embarcacións de baixura cun carácter residual, o que supuxo a práctica desaparición dunha paisaxe portuaria característica

Do Paseo marítimo. Comportou a destrución de núcleos de poboación singulares dentro da cidade como eran os barrios mariñeiros urbanos de San Roque de Afora e Matadero, coa consecuente perda dun patrimonio construído pero sobre todo dunha memoria e vida social propia. Potenciación dunha relación co borde litoral asociada ao ocio e paseo fronte a outra vivencial e produtiva propia deses núcleos

Do Palacio de Congresos e centro comercial anexo, seguiu un modelo implantado en moitas cidades, no seu afán por singularizarse e competir no mercado global, de creación dun gran contedor arquitectónico como novo referente e imaxe da cidade (proxecto icónico); porén existe hoxe un consenso na cidadanía do desatinado da operación por: privatizar un espazo público, xerar unha barreira visual entre o mar e a cidade histórica, limitar o acceso público á lámina de auga, e en definitiva a falta de ancoraxe da intervención no lugar.

Do conxunto da actuación no ámbito Mariña – Parrote. Significou mellora da relación porto-cidade e dende o punto de vista patrimonial a posta en valor da fachada marítima e a conservación dun tramo das murallas da cidade que se detectaron coa construción do aparcadoiro subterráneo, non obstante as obras levadas a cabo implicaron alteración e/ou desaparición de elementos que no PEPRI da cidade vella e Peixaría de 1998, vixente no momento da actuación, estaban protexidos, entre outros: pavimentos, o arborado, e enreixado perimetral

Finalmente a actuación no **entorno de Oza** foi acompañada da recuperación do antigo faro de Oza no ano 1997 e permitiu recuperar o acceso ao mar que se había perdido coa ampliación do espazo portuario

En síntese, ao marxe dos elementos positivos destas intervencións con, entre outros logros, a recuperación (estética) da fachada marítima tradicional da cidade, a conservación dalgúns elementos patrimoniais (murallas da cidade alta...), a mellora do espazo urbano e a recuperación de espazos públicos de calidade nun ámbito privilexiado, - non so polo súa situación senón tamén polo seu significado histórico e social-, en conxunto as operacións urbanísticas de transformación sinaladas contan con claroscuros polas súas consecuencias derivadas ao contribuír aos procesos de xentrificación, elitización, turistificación, e banalización. Estas dinámicas urbanas detéctanse especialmente nos barrios da cidade alta e pescaría, coa consecuente perda e substitución poboacional, perda de dinamismo urbano, e de baleirado do tecido social característico dos mesmos.

Se ben existiu e existe un interese crecente, manifestado nas últimas actuacións, por conservar e por en valor os elementos patrimoniais máis monumentais, o que garante a conservación de certa realidade construída, non se prestou a mesma atención a todo un patrimonio menor, tanto no cidade como no porto, e sobre todo á realidade social característica destes ámbitos da cidade e do porto que constitúen o compoñente esencial da identidade do lugar e fundamento das paisaxes urbana e portuaria.

> Os proxectos previstos

Faise un repaso polos proxectos previstos pero non executados e a súa posible incidencia sobre o patrimonio cultural e paisaxístico:

Plan Especial de Transformación Zona I. Batería/Calvo Sotelo. (PET-Q23 Non iniciado). Incorporado ao Plan Xeral do 2013 (vixente) e derivado do Plan Director de Reordenación do Porto e Ría do Burgo (2006). Solo urbano non consolidado. Ten como obxectivos xerais: incorporar para usos urbanos os solos portuarios e ordenar a fachada marítima fronte á cidade histórica (Pescaría e 1er Ensanche); de xeito máis específico, dar continuidade ao paseo marítimo e crear un parque fronte á lámina de auga, soterrar parcialmente a Avenida do Porto, mellorar a accesibilidade ao mar e no relativo ao patrimonio manter e ampliar o edificio dos silos do Cantábrico. Propón usos terciarios (hoteis, oficinas e comercial) e unha altura edificatoria de ata 9 plantas.



Plan Especial de Transformación Zona II. (PET- R26. Non iniciado). Incorporado ao Plan Xeral do 2013 (vixente) e derivado do Plan Director de Reordenación do Porto e Ría do Burgo(2006). Solo urbano non consolidado. Establece como obxectivos xerais a ordenación da fachada marítima da cidade en contacto co ámbito, a mistura de usos para construír unha nova centralidade urbana; de xeito máis específico propón a creación dun lago artificial entre os peiraos de San Diego e Centenario, dar continuidade ao paseo marítimo e a implantación dunha estación intermodal. Para acadar eses obxectivos propón fundamentalmente os usos residenciais complementados con terciarios, cunha altura máxima da edificación de 6 plantas e excepcionalmente de 10

En ámbolos dous casos o desenrolo da ordenación terá lugar unha vez desafectado o ámbito, coa excepción do bordo do cantil que permanece no dominio portuario.

> Posibles conflitos e incidencias sobre os valores patrimoniais e paisaxísticos

O PET Zona I, dos elementos protexidos no PEOZOS dentro do ámbito a transformar mantense os edificios da delegación do goberno, os silos do cantábrico e o mareógrafo (este último permanece no dominio portuario) . Por outra banda sinala que se poderá propor a descatalogación e demolición dos outros edificios actualmente protexidos: a Comandancia e Aduanas. Respecto ao volume das edificacións estas poden alcanzar 9 alturas (segundo a escala do fronte litoral da cidade inmediata ao ámbito en transformación), cun probable impacto paisaxístico afectando á visibilidade da fachada da cidade e adquirindo protagonismo sobre a mesma. A orientación funcional do espazo centrado nas actividades comerciais e hoteleiras, con ampla presenza xa no entorno, corre o risco máis aló do seu fracaso, de falta de apropiación do espazo por parte da cidadanía e de banalización do lugar. Así mesmo a materialización das transformacións propostas do espazo e a nova construción poden chegar a distorsionar o significado e valores paisaxístico – patrimoniais da cidade histórica estremeira ao espazo.

PET Zona II, propón unha ordenación cun forte impacto visual e paisaxístico, ao configurar unha nova fachada marítima cunha edificación de entre 6 e 10 alturas, nun espazo que penetra na baía da Coruña, e xera unha nova barreira visual entre os barrios limítrofes e o mar ao interpoñerse entre os espazos

Ámbolos dous plans de transformación parten dun cambio de usos, a través da desafectación dos terreos e perda do seu carácter e uso portuario, comportando no caso de San Diego unha transformación da súa compoñente social e funcional de amplo calado, afastada da súa vocación marítima portuaria actual.

En xeral os proxectos manterían certa tendencia do pasado recente da cidade propia do “desarrollismo” con edificacións cun forte impacto visual, debido ao seu volume, e falta de integración en relación aos valores patrimoniais e paisaxísticos do entorno. Son polo tanto proxectos con afeccións sobre a percepción da paisaxe urbana e portuaria e sobre o significado do espazo

Finalmente compre ter en canto ata que punto a ordenación proposta axústase á normativa do POL relativa aos desenvolvementos urbanísticos, a cal deberían observar en caso de perder a condición portuaria, como solo urbano non consolidado e sistema xeral territorial desafectado.

> A modo de síntese

Diferentes documentos de planeamento territorial (DOT, POL) destacan o carácter excepcional da paisaxe da Coruña, intimamente vinculada ao mar e a súa construción histórica, unha visión que se traslada aos documentos de planificación urbana, se ben esta translación se fai maioritariamente poñendo o foco na compoñente natural ou ambiental da mesma.

A pesares deste recoñecemento podería dicirse que non existiu unha aposta clara pola protección da paisaxe marítimo - portuaria entendida no seu conxunto e non como unha suma de elementos individuais, tanto no ámbito estritamente portuario como na franxa de contacto coa cidade.

No tocante á conservación do patrimonio existente, non se pode afirmar que o porto tivera un respecto polo seu pasado, en non poucas ocasións non se entendeu o valor histórico dun espazo intimamente vinculado á cidade, a súa orixe e evolución. A desaparición dalgúns elementos, especialmente aqueles cunha grande significación histórica e simbólica, podería haberse evitado integrándoos nos proxectos de transformación do porto.

Non cabe dúbida que xunto ao compoñente material é o patrimonio pesqueiro, (representado pola actividade do sector), os que forman os principais elementos patrimoniais da identidade marítima; sen esquecer as memorias asociadas ao espazo: as memorias menores, vivenciais e as memorias colectivas. Polo tanto, a preservación desa paisaxe debe acadarse non so actuando sobre o construído senón atendendo aos usuarios e sectores de actividade no porto. Doutro xeito a única conservación posible é a dun espazo baleirado do seu contido máis significativo.

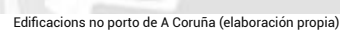
Calquera proxecto de transformación do borde litoral debería pasar por unha profunda reflexión sobre os impactos nun espazo de gran singularidade e valor paisaxístico.

3.2.4.3.Actividade produtiva hoxe

Orde	Nome	Propietario	Localización	Uso	INI_conces	FIN_conces	Superficie m2
001	Oficina de turismo		Dársena da Marina	Oficina			81
002	Terminal contenerizada	Terminales Mar de Galicia S.L.	Peirao de Centenario	Almacén	8/9/2001	8/9/2026	126
003	Faro dique de abrigo		Dique de abrigo	Náutica			5
004	Real Club Náutico de A Coruña		Porto deportivo	Institución-Equipamento	4/7/2004	4/7/2019	400
005	Nauga. (escola buceo, tenda, restaurante..)		Porto deportivo	Comercial			346
006	Modulo temporal auxiliar Lago empedrado		Porto deportivo	Comercial			79
007	Instalacións Buceo Galicia		Porto deportivo	Institución-Equipamento			78
008	Aula Náutica	Universidade da Coruña	Porto deportivo	Institución-Equipamento			311
009	Capitanía Marítima - Torre de Control	Dirección Gral. De Marina Mercante	Porto deportivo	Náutica			420
010	Fundación María José Jove (prefabricado)		Porto deportivo	Institución-Equipamento			93
011	Marina Coruña (comercial)		Porto deportivo	Comercial			147
012	Base de Salvamento Marítimo de Cruz Vermella	Autoridade Portuaria	Porto deportivo	Institución-Equipamento			173
013	Marina Coruña		Porto deportivo	Comercial			622
014	IEO - Centro Oceanográfico de A Coruña	Instituto Oceanográfico	Porto deportivo	Institución-Equipamento			1186
015	Estación Marítima del Muelle de Transatlánticos	Corunna Cruise Terminal S.L.	Dársena da Marina	Institución-Equipamento	4/8/2011	4/8/2021	442
016	Porto Deportivo	Real Club Náutico de A Coruña	Dársena da Marina	Institución-Equipamento	1/1/2009	1/1/2042	277
017	Edificio Social do porto deportivo	Real Club Náutico de A Coruña	Dársena da Marina	Institución-Equipamento	3/30/1948	12/15/2027	885
018	Palexco. Palacio de congresos e sala de exposicións	Sociedad Fomento Desarrollo Turístico	Dársena da Marina e Trasatlánticos	Institución-Equipamento	10/23/2001	7/23/2031	4900
019	Centro de Ocio		Dársena da Marina e Trasatlánticos	Comercial			8306
020	Autoridade Portuaria	Autoridade Portuaria	Dársena da Marina e Trasatlánticos	Institución-Equipamento			1265
021	Prácticos del puerto		Dársena da Marina	Locales, casetas			98
022	Caseta		Dársena da Marina	Locales, casetas			39
023	Centro de Transformación	Unión Fenosa	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Servizos			89
024	Instalación		Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Servizos			11
025	Almacemento de aceite	Bunge Ibérica S.A.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Silos	3/15/1965	12/15/2027	256
026	Almacemento de aceite	Oleosilos de Galicia S.A.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Silos			530
027	Silos de cemento	Tudela Veguín S.L.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Silos		12/15/2019	496
028	Subestación eléctrica	U.F. Distribución	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Servizos	5/15/2000	5/15/2030	79
029	Caseta		Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Locales, casetas			66
030	Mareógrafo	Inst. Geográfico y Catastral	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Náutica			53
031	Almacéns de mercancía en xeral	TMGA S.L.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Almacén		6/18/2016	5952
032	Terminal de frutas	Autoridade Portuaria	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Almacén			4362
033	Comandancia Naval	Ministerio de Defensa	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Institución-Equipamento			985
034	Delegación do Goberno	Ministerio de Administraciones	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Institución-Equipamento			729
035	Oficinas Aduanas	Ministerio de Economía y Hacienda	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Institución-Equipamento			1295
036	Almacenes de mercancía en xeral	Autoridade Portuaria	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Almacén			1764
037	Xefatura Superior de Policía de Galicia	Ministerio de Interior	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Institución-Equipamento			713
038	Subestación eléctrica	U.F. Distribución	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Servizos			450
039	Oficina Sertosa Norte	Sertosa Norte S.L.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Oficina			36
040	Oficina Sertosa Norte	Sertosa Norte S.L.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Oficina			27
041	Terminal para descarga de alúmina	Alcoa Inespal S.A.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Silos			651
042	Silos de Cemento	Tudela Veguín S.L.	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Silos	5/3/1963	12/15/2019	476
043	Oficinas de Portos de Galicia	Xunta de Galicia	Peirao Calvo Sotelo e Bateria	Institución-Equipamento			486
044	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			197
045	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			264
046	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			455
047	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			582
048	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			2305

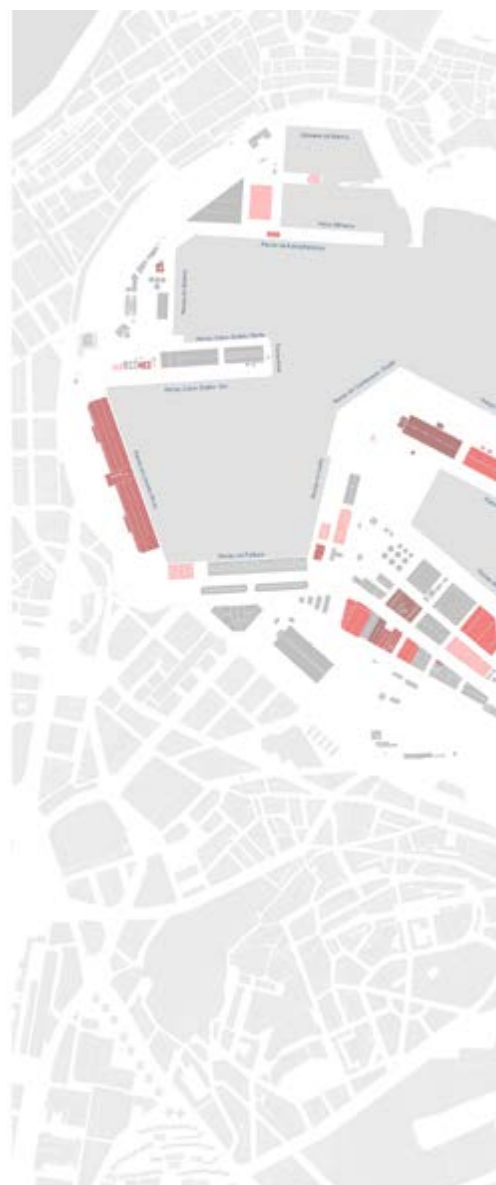
049	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			2645
050	Naves Manipulación Pescado Fresco	José Luis Correa Kessler S. L	Porto pesqueiro	Pescado	9/4/2006	9/4/2026	2448
051	Punto de Inspección Fronteriza	Autoridade Portuaria	Porto pesqueiro	Seguridade-Inspección			604
052	Fábrica de hielo,escamas y en cubitos	Frigorífico Exportadores S.A.	Porto pesqueiro	Comercial	1/28/1999	1/28/2019	930
053	Instalación Frigorífica	D.D.Y. Comercio Exterior S.A	Porto pesqueiro	Comercial	5/19/1965	12/15/2027	2640
054	Depósito Franco		Porto pesqueiro	Almacén			2086
055	Edificio Social Armadores Coru- ñeses Asociados	Armadores Coruñeses Asociados	Porto pesqueiro	Institución-Equipamento	12/28/1962	12/15/2027	1008
056	Lonxa de A Coruña	Lonja de La Coruña S.A.	Porto pesqueiro	Pescado	2/18/2004	2/18/2019	23594
057	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			8741
058	Locales de mayoristas y otras actividades pesqueras		Porto pesqueiro	Locales, casetas			5871
059	Instalación de manexo de carbón "Medusa"	Gas Natural SDG S.A.	Peirao de Centenario	Almacén	11/13/2000	11/13/2030	10094
060	Nave para manipulación de graneis sólidos	Terminales Marítimas Galicia S.L.	Peirao de Centenario	Almacén		2/12/2021	6391
061	Cargadero de bioetanol		Peirao de Centenario	Servizos	8/14/2001	11/29/2018	70
062	Nave para el almaceamiento de graneis destinados a nutrición animal	Ceferino Nogueira S.A	Peirao de Centenario	Almacén	5/29/1996	12/19/2020	11706
063	Tinglado Polivalente	Ceferino Nogueira S.A	Peirao de Centenario	Almacén	4/15/1998	4/14/2018	8236
064	Nave de almaceamiento poli- valente	Pérez Torres Storage S.L.	San Diego	Almacén			606
065	Silos de cemento	Tudela Veguín S.L.	San Diego	Silos		12/15/2027	1254
066	Edificio Discefa Frigoríficos	Discefa SL	San Diego	Pescado			1988
067	Oficina da cooperativa de trans- portistas do porto da Coruña	Transportistas de Mercancías del Puerto de A Coruña, S.C.G.	San Diego	Oficina			123
068	Centro de transformación	Autoridade Portuaria	San Diego	Servizos			152
069	Oficina Transpuerto	Transportistas de Mercancías del Puerto de A Coruña, S.C.G.	San Diego	Oficina			69
070	Nave reparacións pesqueiras	Talleres de Reparaciones Pesqueras S.A. (Tarpesa)	San Diego	Talleres			773
071	Nave manipulación de pescado	Isidro de La Cal Fresco S.L	San Diego	Pescado	3/10/1987	3/5/2020	2229
072	Almacén de graneis sólidos e mercancía en xeral	Tejero Marítima S.L.	San Diego	Almacén		12/15/2027	2522
073	Silos de cemento y almacéns de mercancía en xeral	Linde Sedilsa S.L.	San Diego	Almacén			5478
074	Almacén de graneis sólidos	Ceferino Nogueira S.A	San Diego	Almacén	11/19/2002	11/19/2017	3736
075	Naves Manipulación de Pescado	Centros Comerciales Carrefour S.A.	San Diego	Pescado	5/28/1999	5/28/2019	1549
076	Nave de almaceamiento poli- valente	Pérez Torres Storage S.L.	San Diego	Almacén	5/18/2001	5/18/2021	7038
077	Complejo frigorífico preparación de pescado	Frigorífica Botana S.L.	San Diego	Pescado	5/23/1990	5/22/2020	5004
078	Oficinas	Bergé Marítima, S.L.	San Diego	Oficina			134
079	Puesto inspección fronteriza		San Diego	Seguridade-Inspección			300
080	Servizos de limpeza	Autoridade portuaria	San Diego	Servizos			177
081	Aguada	Autoridade Portuaria	San Diego	Servizos			124
082	Almacén de graneis sólidos		San Diego	Almacén			4320
083	Depósito Franco de A Coruña		San Diego	Almacén	12/23/1998	12/23/2018	4165
084	Almacén de graneis sólidos e mercancía en xeral		San Diego	Almacén			6426
085	Terminal portuario suministro hidrocarburos a buques	C.L.H. S.A.	San Diego	Silos			2031
086	Puesto de control		San Diego	Seguridade-Inspección			76
087	Talleres da Autoridade Portuaria	Autoridade Portuaria	San Diego	Talleres			1785
088	Centro de Transformación	Autoridade Portuaria	San Diego	Servizos			148
089	Talleres da Autoridade Portuaria	Autoridade Portuaria	San Diego	Talleres			931
090	Caseta en relación coas vías		San Diego	Talleres			72
091	Caseta en relación coas vías		San Diego	Talleres			94
092	Talleres de reparación naval	Anvala/M.Blanco	San Diego	Talleres			1549
093	Nave manipulación de pescado e marisco	Pescamar S.L.	San Diego	Pescado	12/3/1998	12/3/2018	1521

094	Manipulación, elaboración y comercialización de pescados y mariscos	Pescados Mijesan	San Diego	Pescado	9/30/2004	9/30/2019	1173
095	Nave manipulación de pescado y marisco	El Corte Inglés S.A.	San Diego	Pescado	2/5/1997	3/4/2017	1906
096	Talleres navais	Domar Talleres Navales S.L.	San Diego	Talleres			465
097	Talleres	Norpol S.A.	San Diego	Talleres			264
098	Almacén de EPS	INOSA - Industrias del Noroeste S.A.	San Diego	Almacén			830
099	T. San Diego		San Diego	Talleres			683
100	Taller reparación	Blascar S.L.	San Diego	Talleres	11/28/1968	11/28/2018	184
101	Almacén de graneis sólidos	Tejero Marítima S.L.	San Diego	Almacén		12/15/2027	790
102	Almacén de graneis sólidos	Tejero Marítima S.L.	San Diego	Almacén		12/15/2027	1030
103	Almacén de graneis sólidos	Tejero Marítima S.L.	San Diego	Almacén		12/15/2027	558
104	Talleres TMGA	Terminales Marítimas de Galicia, S.L.	San Diego	Talleres			318
105	Oficina - Consignatarios de buques	Rubine e Hijos S L	San Diego	Oficina			237
106	Estación de FFCC de San Diego		San Diego (estación)	Institución-Equipamento			10094
107	Estación de FFCC de San Diego auxiliares		San Diego (estación)	Institución-Equipamento			3656
108	Terminal Petrolífera	Repsol Petróleo S.A.	Porto petroleiro	Silos	4/7/2000	12/15/2027	17129
109	Cargadero de coque e azufre	Repsol Petróleo S.A.	Porto petroleiro	Silos	4/7/2000	12/15/2027	2410
110	Edificio Social Clube Marítimo O Puntal	Club Marítimo O Puntal	Dársena de Oza	Institución-Equipamento	10/17/2002	10/17/2027	405
111	Gardería Náutica Deportiva	Fomento Iniciativas Náuticas S.L.	Dársena de Oza	Náutica	5/20/2002	5/20/2022	4667
112	Varaderos no areal de Oza	Varaderos Lazareto S.L	Dársena de Oza	Varaderos	8/9/1967	12/15/2027	852
113	Suministro de combustible a buques	Repsol	Dársena de Oza	Servizos			34
114	Naves de armadores		Dársena de Oza	Locales, casetas			613
115	Astilleros	José Valiña S.A.	Dársena de Oza	Varaderos			3403
116	Naves de armadores, guarda costas.		Dársena de Oza	Locales, casetas			605
117	Caseta		Dársena de Oza	Locales, casetas			64
118	Naves varias (talleres Medin, clube náutico)		Dársena de Oza	Locales, casetas			572
119	Casetas		Dársena de Oza	Locales, casetas			200
120	Nave		Dársena de Oza	Locales, casetas			142
121	Casetas de pescadores		Dársena de Oza	Locales, casetas			430
122	Casetas de pescadores		Dársena de Oza	Locales, casetas			431
123	Casetas de pescadores		Dársena de Oza	Locales, casetas			437
124	Casetas de pescadores		Dársena de Oza	Locales, casetas			432
125	Puesto control acceso		Dársena de Oza	Seguridade-Inspección			19
126	Cantina comedor	Recreativos Ojeppick S.L.	Dársena de Oza	Comercial			330
127	Naves de armadores de pesca de altura		Dársena de Oza	Locales, casetas			1948
128	Nave de rederos de Oza		Dársena de Oza	Locales, casetas			8454
129	Naves de armadores de pesca de altura		Dársena de Oza	Locales, casetas			1941
130	Naves de armadores de pesca de altura		Dársena de Oza	Locales, casetas			1945
131	Suministro a buques pesqueiros, oficinas, venta e almacén de mercancías	Autoridade Portuaria	Dársena de Oza	Comercial	5/19/2016	5/18/2031	1526
132	Naves de armadores de pesca de altura		Dársena de Oza	Locales, casetas			1946
133	Naves de armadores de pesca de altura		Dársena de Oza	Locales, casetas			1945
134	Instalación		Dársena de Oza	Servizos			71
135	Centro de transformación eléctrica		Dársena de Oza	Servizos			98
136	Suministro de combustible a buques	Repsol	Dársena de Oza	Servizos	11/25/1999	6/14/2022	72
137	Suministro de combustible a camiones	MarexadaOil S.L.	Dársena de Oza	Servizos			151





Uso das edificacións (fonte de elaboración propia)





Concesións (elaboración propia)



Superficie das edificacións (elaboración propia)

4.PRIMEIRAS CONCLUSIÓN

*Liñas estratéxicas ou as primeiras aproximacións para un traballo de
consenso*

4.1.REPROGRAMACIÓN SECUENCIAL

Unha mirada actualizada ás condicións de planeamento vixentes

Os traballos de investigación documental e dialogada realizados, conclúense neste capítulo a través dunha serie de reflexións que falan principalmente da necesaria revisión do paradigma de transformación na relación porto - cidade actualmente vixente. Esta necesidade de revisión está xa implícita na propia redacción do encargo cando expresa *"a renovación do espazo litoral da Coruña supón unha oportunidade única para adaptar os modelos de anteriores plans, froito dun contexto socioeconómico obsoleto, cara a un modelo de cidade baseado na calidade ambiental, a conservación do patrimonio e a paisaxe e o equilibrio dos usos produtivos, residenciais e terciarios sustentables e resilientes."*

As conclusións aquí expostas non teñen en ningún caso un carácter finalista, todo o contrario, pretenden ser un **punto de partida** para a realización dun proceso profundo, continuo e intenso de transformación do litoral coordinado e compartido dende todos os axentes implicados de xeito directo ou indirecto e cunha perspectiva integradora.

Expóñense por unha banda as diferentes miradas ou visións que enmarcan o punto de partida do proceso de diálogo para un entendemento eficaz, xunto cunhas primeiras pautas sobre as certezas que debe conter un documento de consenso en relación a aqueles temas que cobraron mais forza ao longo da investigación. A continuación apóstase por bosquejar unhas primeiras liñas programáticas que serán as bases sólidas para un novo modelo de cidade portuaria e por último unhas aproximacións sobre a orientación ou vocacións que caracterizan os terreos dende a óptica compartida da investigación.

Os principios expostos a continuación, tiveron unha primeira fita no proceso de consenso, ao compartilos e maduralos mediante as exposicións e debates realizados no Foro Tecendo Litoral.

4.1.1.De como afrontar o reto da transformación

4.1.1.1.As visións

A transformación do litoral abordarase de xeito conxunto, atendendo a unha visión dialéctica na que deben convivir todos os elementos, escoitando cada un dos ritmos dos procesos individuais e do proceso común, os ritmos da rexeneración ambiental, os ritmos do planeamento e das transformacións, os ritmos institucionais, os ritmos sociais, os ritmos dos procesos económicos, etc. Nesta dialéctica, fórmulase a necesidade de abordar o proceso dende tres visións fundamentais e unha cuarta visión transversal:

Visión prospectiva, é aquela que trata de prognosticar futuras alternativas, co gallo de mellorar a calidade das decisións do presente, incrementando deste xeito a capacidade de reacción ante o inesperado. Para implantar unha visión prospectiva, deben incorporarse as variables da memoria, das previsións futuras e dos obxectivos.

Visión adaptativa, referida á capacidade de adaptarse ou axustarse a novas situación, novos medios ou condicións.

Visión táctica, aquela que pensa en accións a curto prazo que procuran xerar cambios a longo prazo, promovendo o capital social ante a cidadanía, constituíndo a capacidade de organización entre institucións públicas e privadas. Proxectos de menor escala, de orzamentos reducidos, cunha participación dos diferentes actores sociais.

Visión simultánea, cunha mirada holística na que os diferentes enfoques social, económico e ambiental traballen conxuntamente nun obxectivo común como un diálogo aberto entre todas as partes.



4.1.1.2.A lectura escalar e a definición do ámbito

Dende o comezo da investigación, xurdiu a necesidade de afastar o foco da mirada baixo o convencemento de que a reflexión sobre o destino dos terreos dos peiraos do Porto Interior, teñen unha influencia importante e recíproca tanto no contexto rexional, coma no metropolitano, polo que se estableceron diferentes escalas de aproximación aos terreos de estudo.

A partir da lectura escalar realizada relaciónanse a continuación os principais temas de interese en cada unha delas.

A escala territorial

Destacar o papel que xoga a cidade de A Coruña e nomeadamente os terreos portuarios dentro do conxunto da Rexión Urbana Ártabra e Área Metropolitana no que se refire a conectividade .

A conectividade ambiental. A Coruña atópase rodeada dunhas 116.724 ha terrestres e 2.754 Ha mariñas integradas na "*Reserva da Biosfera Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo*". Alén da súa reducida superficie conta con case 95.000 habitantes mais que os 17 concellos que a compoñen. Así mesmo no territorio costeiro ocupa unha posición estratéxica entre a costa de Arteixo e a costa de Dexo.

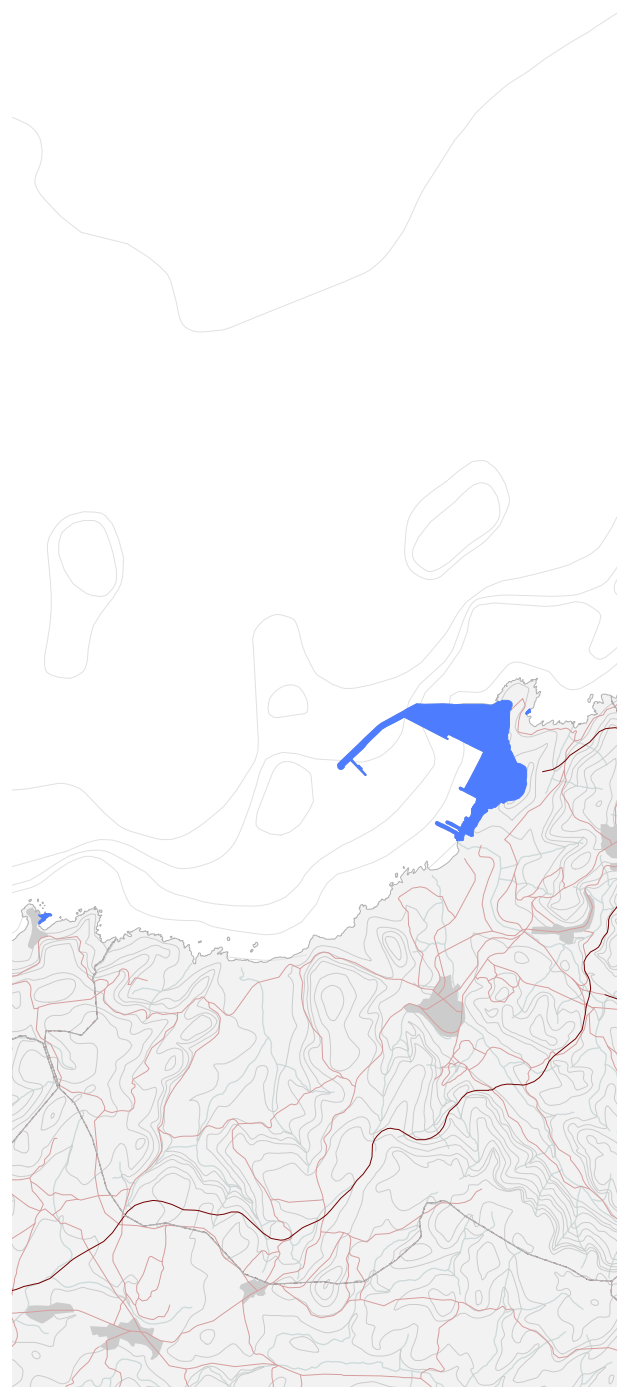
O bordo litoral debe acoller o seu papel de conector ambiental integrándose na rede de infraestrutura verde da Área Metropolitana da Coruña.

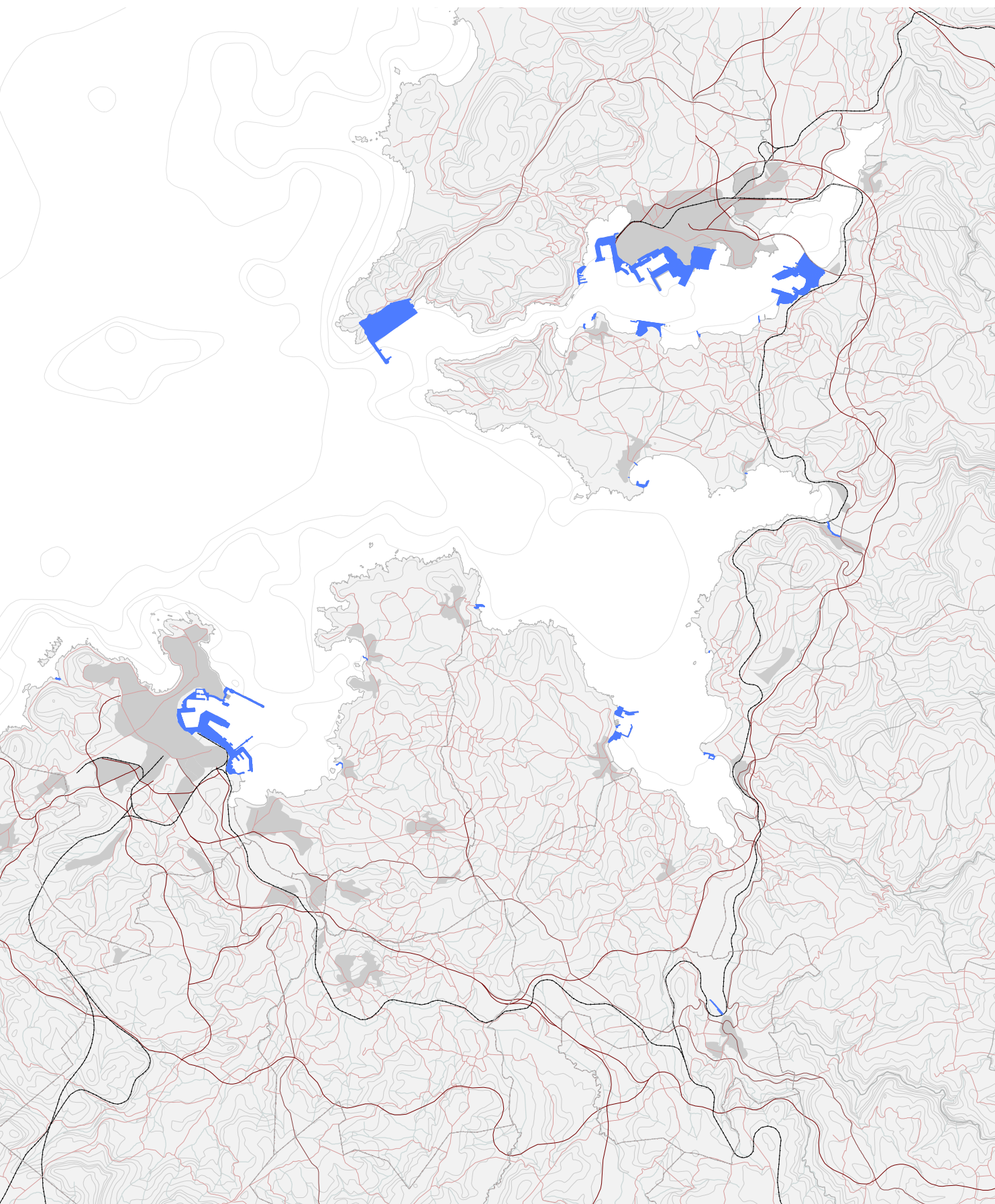
A conectividade da mobilidade. Tal e como define o Plan xeral, a Coruña ten a vocación de vertebrar a estrutura de infraestruturas metropolitanas. Os terreos portuarios formarán parte da rede de mobilidade que se está a artellar para dar resposta ás liñas de actuación do EIDUS, de mellora da mobilidade accesible para toda a poboación en canto ao transporte público, peonil e ciclista. Nos terreos de estudo concéntranse unha boa parte do tráfico metropolitano que accede pola Pasaxe, tanto a nivel de vehículo privado como de transporte público, de xeito que a reordenación da vialidade é un dos eixos principais da mellora planeada para estes terreos.

O bordo litoral debe buscar a integración do tráfico metropolitano nunha lectura ecosistémica, a oportunidade da implantación dunha mobilidade integradora coa mellora da sección viaria; o recoñecemento da identidade de cada un dos tipos de desprazamentos e a operatividade dun intercambiador.

A rede portuaria. A realidade da xestión portuaria alén do diálogo interadministrativo, conta cunha gran repercusión na identidade e no modelo económico en relación á cidade na que se sitúa. Porén as dinámicas comerciais e relacionais dentro das redes portuarias estatais e mundiais, descorren independentemente da política urbana. O traballo conxunto dos portos do noroeste galego por medio da implantación dalgunha ferramenta de xestión e ordenación conxunta, parece primordial para dar resposta ás necesidades económicas da rexión ártabra.

A creación dun Polo Ártabro portuario en rede entre os diferentes portos atlánticos e cantábricos (tanto os de xestión estatal como autonómica) que aporte unha estrutura sólida de cooperación para unha mellora dos diferentes sectores e poder dar respostas eficientes e integradoras fronte á crecente competencia mundial, dinamizando a capacidade de innovación empresarial e social dos mesmos.





Golfo Artabro (elaboración propia)

A escala urbana

A mirada ás necesidades da cidade da Coruña e do entorno da ría do Burgo aumenta a complexidade á hora de salientar os eixos motrices, recolléndose estes en cinco grandes principios de estudo e traballo:

1. A diversificación económica. A necesidade de potenciar novos modelos económicos dentro dunha economía metropolitana cada vez máis fráxil debido á perda, nas últimas décadas de gran parte da súa diversidade.

2. O artellamento do distrito do común. O distrito do común define a condición singular de espazos que non se poden considerar dun único barrio, senón do común da veciñanza. As cuestións relativas aos mesmos deben ser tratadas por toda a cidadanía. Neste sentido, o bordo costeiro é un distrito do común, unha expresión da continuidade urbana da área metropolitana e fai referencia a un fito que une ao municipio da Coruña coa súa contorna, contemplando este distrito do común cunha perspectiva metropolitana. Este distrito non ten a mesma entidade que os demais, senón que se superpón e introduce un plano máis onde as cuestións territoriais que afectan á cidade teñen unha entidade propia.

3. A integración e mellora da infraestrutura verde urbana. A infraestrutura verde é un concepto que integra a conectividade dos ecosistemas, a protección e provisión de servizos ecosistémicos e a mitigación e adaptación ao cambio climático, asegurando a provisión sostible destes servizos e incrementando a resiliencia dos ecosistemas. Actualmente estase a elaborar de xeito pioneiro a **Infraestrutura Verde da cidade da Coruña e da área da Coruña, estratexia na que os terreos do ámbito portuario se deben integrar.**

4. A necesidade de espazos dotacionais. Nunha cidade cunha elevada densidade de máis de 214 vivendas/Ha o espazo do porto interior debe servir para complementar a oferta de dotacións e espazos públicos que precisa a cidade.

5. A integración cos barrios limítrofes. Superar o efecto barreira que supón as actuais infraestruturas portuarias para integrarse na cidade, establecendo continuidades espaciais e visuais en todo o bordo litoral, acometendo así mesmo unha mellora da conectividade e mobilidade sustentable a escala local e da rede de espazos públicos.

A escala portuaria

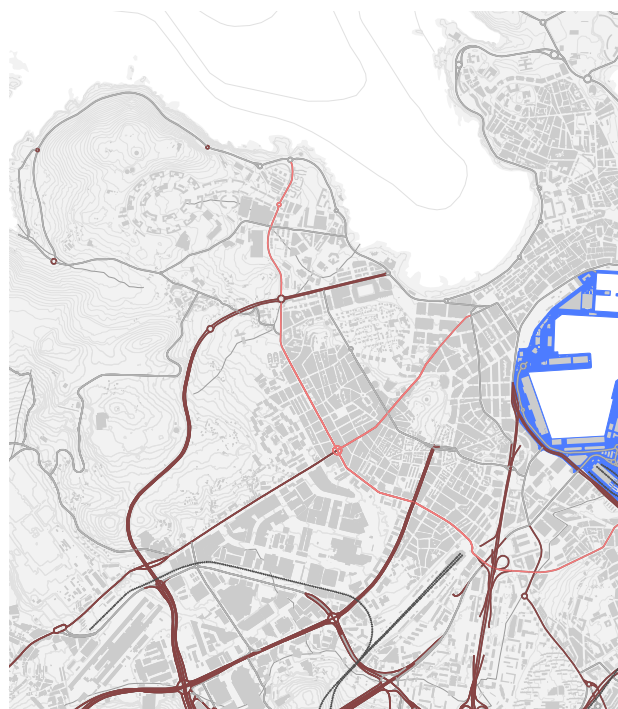
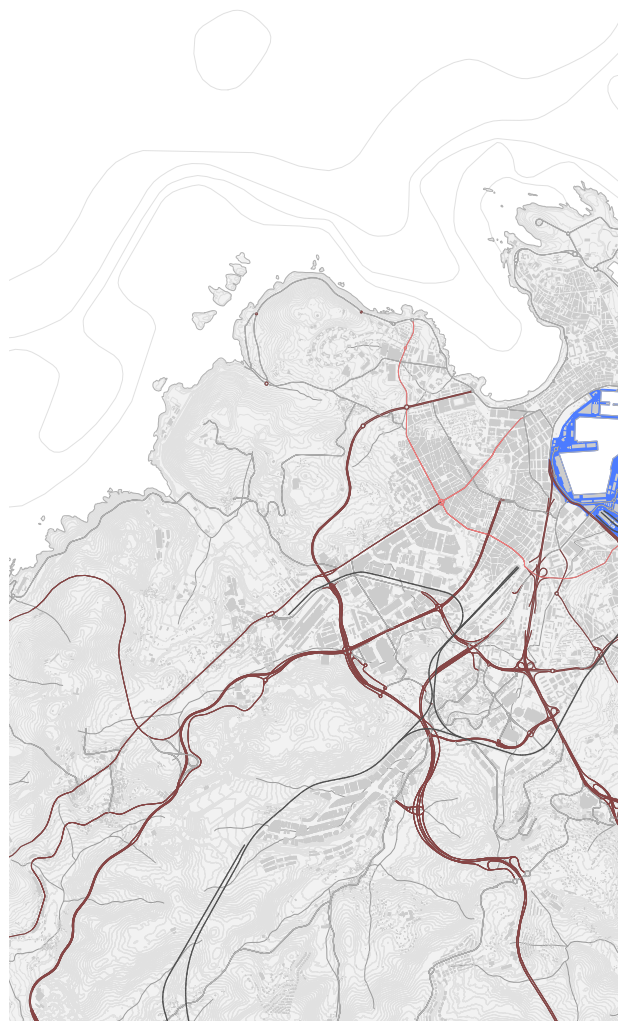
Poñendo o foco nas 255 Ha delimitadas na proposta de ámbito de estudo, recoñécense os seguintes puntos de interese.

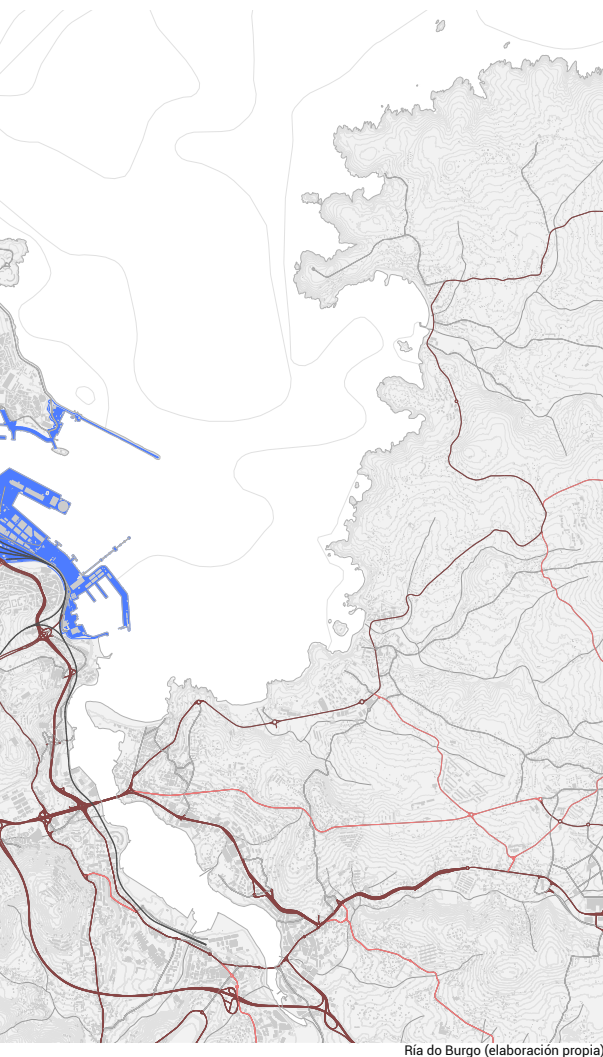
1. O recoñecemento identitario de cada un dos espazos. A valoración da identidade dos distintos espazos portuarios debe guiar as actuacións de reordenación do ámbito.

2. A localización dos grandes espazos de uso público.

3. A solución de continuidade co tecido urbano. Os proxectos de transformación do porto exceden o seu propio ámbito e nese recoñecemento aténdese á continuidade coa cidade actual e a fachada marítima existente.

4. A posta en valor da edificación existente dende unha óptica patrimonial, arquitectónica e funcional. As propostas deberían por tanto adaptarse o patrimonio existente e a calquera outro elementos de interese.





Esta aproximación amósanos unha primeira idea dos obxectivos que a estratexia que se desenvolve debe resolver, abordándose en mais detalle nas fitas para tecer o litoral.

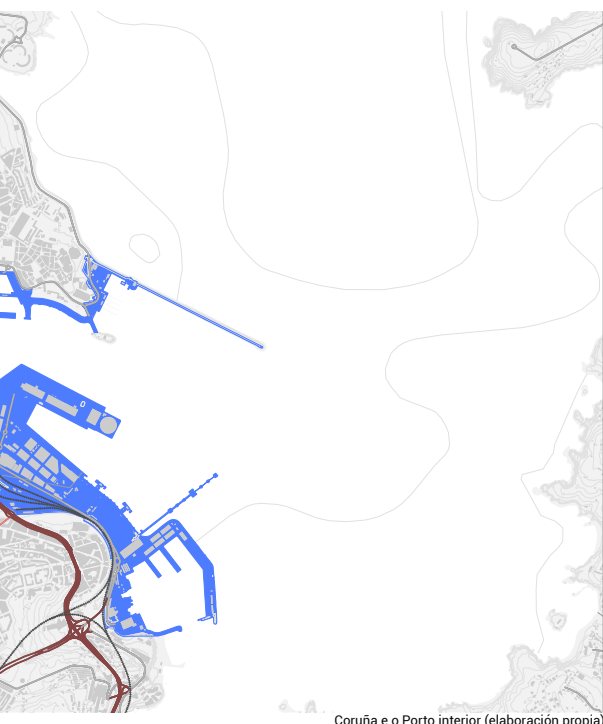
5. O impulso dun novo motor económico para a cidade, na aposta por un modelo acorde coas necesidades das persoas, da cidade e dos principios de sustentabilidade e equilibrio.

A revisión do ámbito

O modelo que se está a revisar parte da base da transformación dos terreos portuarios a través da delimitando ámbitos portuarios nos que se presupón a súa desafectación individual, ligada a procesos e necesidades de xestión e operatividade portuaria nos que non se integran as respostas propias da iteración porto - cidade. A nivel de estrutura territorial, a ordenación urbanística recollida no PXOM, baséase nun esquema director no que se integra a reflexión sobre as necesidades urbanas, recollidas no Plan Director de Reordenación dos Espazos Portuarios de A Coruña e fronte marítimo da ría do Burgo (Plan Director).

Dalgún xeito a reflexión de partida centrase sobre no PET Q23, peiraos de Batería e Calvo Sotelo (cunhas 6,5. Ha) e o PET R26, peirao de San Diego (de 37,7Ha), que se corresponden coas zona 1 e 2 que establecía o citado Plan Director

Alén da mirada inclusiva da ría do Burgo e o recoñecemento do litoral do istmo coruñés, óptase pola delimitación dun ámbito reflexión / actuación no que realizar os futuros traballos de planeamento e transformación e que deberían contar cunha ordenación estratéxica conxunta, proponendo un ámbito único que inclúe boa parte dos terreos litorais entre o Dique de Abrigo e A Pasaxe , nos que se atopan aqueles recollidos no PXOM como API P22, Porto, regulados polo PEOZOS, os terreos denominados zona 3 no Plan Director, entre Oza e Pasaxe, os terreos da Estación de San Diego, así como o que es entendeu a principal franxa de contacto coa cidade. Os terreos propostos delimitan unha superficie dunhas 255 Ha, si ben expóñense simplemente a modo de suxestión e coa necesidade dunha delimitación en fases mais avanzadas do proceso.



4.1.2.Fixos e fluxos. Certezas e incertezas como punto de partida

Ao longo da investigación, destacaron certas reflexións e afirmacións, que cobraron forza como elementos programáticos ou estratéxicos nos que profundar, son as que se recollen da diagnose da investigación documental e que tiveron intensidade nos procesos de diálogo.

Dividíronse entre aquelas que se acolleron de xeito unánime e rotundo, e que se consideran elementos fixos nos que basear os futuros traballos, e aquelas nas que na propia investigación se detectaron necesidades singulares de estudo ou que nos diálogos se visibilizaron opinións polarizadas, polo que se citan como elementos flutuantes nos que se debe profundar dentro e reforzar nunha fase mais avanzada do proceso.

A modo de breve guía de referencia recóllense aquelas que tiveron mais forza no proceso, citando a certeza, aportando unha recomendación e de que xeito o proceso Tecendo Litoral o incorpora na súa proposta programática.

4.1.2.1.Certezas. Consensos sobre o que debemos ser

C.1. A identidade marítima e mariñeira da Coruña, dentro do contexto atlántico. A identidade de cada un dos espazos e a revisión de actuacións recentes que homoxeneizaron grandes áreas.

> Recomendación

O programa que se desenvolva debe estudar e recoñecer a identidade do conxunto e de cada un dos espazos e proxectar nesa lóxica. Mirar o pasado para proxectar os usos futuros.

> Dende Tecendo Litoral

Para iso, recóllense os usos formais e informais de cada un dos Peiraos ao longo do tempo.

C.2. Os terreos que deixan de ter uso portuario deben reverter como un ben para a cidadanía..

> Recomendación

Debe acadarse un consenso en relación ás necesidades de espazo público

> Dende Tecendo Litoral

Faise un primeiro recoñecemento daqueles terreos que deberían ter unha vocación de sistema (espazos públicos, como prazas, xardíns zonas de paseo e equipamentos de carácter público). Nomeadamente os bordes dos peiraos, as zonas de relación co tecido urbano, os miradoiros...



C.3. A vinculación cos barrios limítrofes, nomeadamente Os Castros - A Gaiteira

> Recomendación

Debese profundar nas necesidades específicas do barrio.

> Dende Tecendo Litoral

Apúntanse os espazos nos que potenciar a interacción

C.4. A oportunidade da mellora ambiental dos terreos e a súa lectura na rexión urbana ártabra.

> Recomendación

Confirmase a necesidade de facer estudos detallados de cara ás potencialidades específicas de cada espazo.

> Dende Tecendo Litoral

Recóllese a oportunidade de integración dos terreos portuarios (terrestres e mariños) na rede de infraestrutura verde urbana e metropolitana. Destácase a necesidade de atender á recuperación medioambiental dun xeito integral, en relación coa saúde, a calidade de vida, e a integración urbana,.

C.5. A necesidade de manter e potenciar a actividade pesqueira como motor económico da Coruña e a necesidade de implantar actividades produtivas complementarias

> Recomendación

Destaca o mundo da innovación ligada ás actividades relacionadas co mar. A vinculación e o estudo da potencialidade do mundo universitario, como un dos puntos fortes, sempre ligados ao mundo empresarial.

> Dende Tecendo Litoral

Mapéanse as principais liñas de innovación en Galicia

C.6. Existe unha problemática aguda do tráfico da entrada á cidade en Liñares Rivas e a Palloza.

> Recomendación

Debe traballarse na ordenación da mobilidade en relación co tráfico de entrada á cidade e distribución local en transporte público e vehículo privado.



> Dende Tecendo Litoral

Recoñécese un área de mellora suficiente para dar resposta ás necesidades

C.7. Falta de continuidade para percorrer o litoral a pé ou bicicleta, nomeadamente para saída da cidade.

> Recomendación

Obsérvase a necesidade de integrar estes espazos nos estudos e plans de mobilidade municipal actuais e poñelos en relación cos da área metropolitana de cara á mellora da capacidade da mobilidade peonil e ciclista

> Dende Tecendo Litoral

Esbózanse as necesidades de continuidade, en relación coas necesidades de espazos público. A conectividade peonil e ciclista deben ir da man da conectividade ambiental.

C.8. O proceso asociado á transformación dos terreos.

> Recomendación

Apúntase a necesidade de ter en conta o momento socioeconómico actual, e escoitar ás necesidades, de xeito que se interveña o menos posible nos terreos e se preserven de xeito responsable.

4.1.2.2. Incerteza. Temáticas que precisan de maior diálogo e investigación

IN.1. A viabilidade do transporte marítimo de pasaxeiros na ría.

Dende a investigación recóllese con interese a determinación das DOT en canto á potenciación da mobilidade marítima na Rexión Urbana Ártabra, modelo que para ser implantado precisa de cambios profundos na política territorial, e estudos específicos en canto á súa viabilidade e liñas a operar. Porén deféndese como unha vía de traballo interesante e lázanse as primeiras cordas de indagación, recollendo as antigas pasaxes na ría, tal e como documentou Bernardo Máiz.

Si ben, ante este plantexamento, houbo grandes apoios, foron significativas as voces que dubidaron da súa viabilidade, e do modo no que se podería implantar. Polo tanto, recoméndase como un punto de traballo no que profundar.

IN.2. A formalización dun ferrocarril de proximidade segundo o estipulado nas Directrices de Ordenación do Territorio.

No eido do transporte viario, é quizais onde xorden as maiores incertezas e se reforza a necesidade de tomar decisións importantes sobre o modelo de mobilidade rexional e metropolitana, que virá ligado á ineludible realización de estudos concretos nesta materia, reforzando os xa existentes en torno ás variables de sustentabilidade e cohesión social.



Transporte Ría (wikipedia)





IN.3. A unificación das actividades pesqueiras

Ao longo do proceso xurdiu a reflexión en canto á optimización das actividades produtivas, por unha banda e a ordenación urbana en tanto á relación das grandes infraestruturas e o pendulamento dos centros urbanos por outra. Nesta liña falouse da posible pertinencia de unificar as actividades pesqueiras, onde se abriron outras dúas posibilidades a de trasladar estes usos a Oza reforzando as dinámicas existentes e levando peso de actividade aos barrios limítrofes ao tempo que se libera o centro da cidade das grandes infraestruturas viarias, ou ben, concentrar os usos en Linares Rivas e Palloza, co gallo de enfatizar o carácter mariñeiro da cidade.

Foron moitas as opcións postas enriba da mesa, recolléndose sensibilidades dispares e poucas as certezas técnicas para tomar un posicionamento fundamentado ao respecto nunha fase tan incipiente dos traballos, porén abre unha interesante liña de investigación na que se recomenda afondar.

4.1.3.Fitas para tecer o litoral. As liñas programáticas

A través dos seguintes oito puntos, preténdese facer unha primeira aproximación ás bases programáticas que debería conter un documento de consenso.

4.1.3.1.Porto en rede marítima. Motor da rexión ártabra

A pertenza ás redes mundiais

Si ben as decisións en canto a pertenza a redes económicas e comerciais portuarias exceden ás competencias municipais, un reforzo na relación entre cidades de forte identidade e economías baseadas na actividade portuaria, tal e como determina o planeamento territorial, preséntase como unha primeira necesidade. Neste eido, unha das oportunidades que comezan a se fraguar é a posible creación dun corredor atlántico ferroviario de mercadorías en Galicia, xa que neste mes de xuño foi aceptada a proposta de incorporación da liña A Coruña - Vigo -Ourense -Monforte - O Barco - Palencia para formar parte do corredor atlántico, proposta que deberá ser ratificada no Consello Europeo de Ministros e polo Parlamento Europeo no máximo dun ano.

Isto ligado á crecente competencia mundial fai urxente a creación dun gran polo rexional de competitividade que procure unhas maiores sinerxías e que aporte respostas fronte á aceleración económica e a capacidade de innovación empresarial e o desenvolvemento do crecemento. Un polo que favoreza a aparición de proxectos colaborativos, de investigación e de desenvolvemento, que acompañe o crecemento das súas empresas e os seus membros, e sobre todo que aposte polo mercado de novos produtos, servizos ou outros saídos dos traballos de investigación deste entorno.

O polo de desenvolvemento Metropolitano e da Rexión Urbana Ártabra

A Rexión Urbana A Coruña - Ferrol está a conformar un sistema portuario de grandes dimensións que require para a súa maior rendibilidade unha estruturación conxunta. Segundo as directrices de ordenación do territorio de Galicia a Rexión urbana Ártabra, deberá *"posicionarse como nodo de competitividade e vértice de conexión entre o Eixo Atlántico e Cantábrico, podendo chegar a ser un nodo metropolitano no extremo do arco atlántico europeo"*.

A creación dun gran polo de desenvolvemento da Rexión urbana Ártabra supón unha resposta colaborativa e de artellamento das sinerxías locais fronte a competitividade internacional. O polo intégrase nun territorio claramente identificado ao redor dunha gran rexión marítima: A Rexión Urbana Ártabra A Coruña-Ferrol e permite a posibilidade de reunir sobre un territorio fortemente identificado a dous grande portos exteriores unidos a unha importante masa de grandes, medianas e pequenas empresas xunto a centros de investigación e baixo o paraugas da USC e dos seus laboratorios e centros de investigación ao redor dunha temática común: a economía azul e verde, a innovación e toda a potencialidade da comarca das Mariñas.

A boa situación dos terreos do porto interior dentro da Rexión Urbana Ártabra, especialmente a través da futura articulación dun ferrocarril de proximidade, poderá tamén permitir identificar e incorporar outras áreas dentro da Rexión A Coruña – Ferrol para acoller parte deste proxecto, aproveitando e incorporar outras infraestruturas ou espazos para poder obter unha dimensión de maior entidade que permita unha maior competitividade a nivel internacional. Neste caso sería importante formalizar esta colaboración entre entidades, como parte dunha operación unitaria cunha imaxe común.

4.1.3.2.Porto como motor económico

O momento económico actual debe supoñer unha aposta pola sustentabilidade como motor urbano do crecemento. Esta sustentabilidade debe ser entendida como un principio que permite apostar pola recuperación e a rexeneración da área sen facer *tabula rasa* do existente, senón aproveitando as potencialidades dos seus espazos consolidados, aumentando a calidade das súas infraestruturas, accesibilidade, imaxe e sustentabilidade nun proceso de cambio de usos progresivo e a medida que xorden necesidades específicas.

A conservación da actividade produtiva dentro da área urbana debe supoñer un dos principais obxectivos sobre os que asentar un futuro sustentable, xa que permite un importante aforro de recursos públicos na creación de novos solos e na construción e mantemento de novas infraestruturas de transporte, permitindo unha política de contención do espazo produtivo mentres o existente non esgota as súas posibilidades, definíndose como áreas de reprogramación.

Neste sentido o solo do porto posúe unhas condicións óptimas para o seu desenvolvemento, grazas ao seu grado de conectividade por autoestrada, ferrocarril e mar; así como pola súa situación de continuidade coa cidade central e polas posibilidades de relación dentro da Área Metropolitana e Rexión Urbana Ártabra; o que lle permite promover actuacións de revitalización deste espazo central que poidan aproveitar o potencial que supón atoparse nun tecido urbano denso próximo ás principais áreas administrativas mediante a implantación de operacións capaces de integrar residencia, traballo e servizos unha vez entre en relación cos barrios da contorna.



Portos en rede (elaboración propia e google earth)



Peirao do Centenario (APC)





www.eeclm.com



Oceanográfico (Opinión da Coruña).



Pesquero (APC)



Porta contenedores (APC)



> A diversificación das actividades económicas.

Así, as súas excelentes características de localización e conexión permiten pensar na área do actual porto interior como lugar apropiado e adaptado para acoller espazos de creación e actividade produtiva baseados na economía azul e verde, relacionados con institucións de coñecemento da contorna e con alto valor engadido, un tipo de desenvolvemento adaptado ao modelo de economía do coñecemento das grandes rexións metropolitanas.

> Un motor produtivo da cidade. A universidade como aglutinador

A ocupación destas actividades teñen en común ser intensivas en coñecemento e emprego cualificado, o que asegura unha maior resistencia á deslocalización pola súa especialización temática, por acadar unha maior visibilidade externa e pola súa capacidade de atracción de actividades baseadas no coñecemento, incluíndo tanto ás industrias baseadas na economía azul e verde, as de servizos culturais ou de outros servizos como os que xiran en torno á saúde, a industria téxtil e as ciencias da vida, cunha vinculación á Área Metropolitana e á Rexión Urbana Ártabra, na que xa están presente estas fortalezas e un tecido empresarial relativamente consolidado, que poden apoiar e liderar as primeiras etapas de funcionamento.

Neste sentido salienta a oportunidade de presentar á Universidade como a grande aglutinadora das actividades do coñecemento e da creación de novas redes e a iteración coa cidade.

> Reforzo das actividades existentes

A importancia de contar coas actividades que resultan estratéxicas para a cidade sen tomar modelos imitados, buscarase a súa complementariedade con diversos servizos e equipamentos de apoio, públicos ou privados, centros de I+D+i e transferencia tecnolóxica, servizos de consultaría avanzada, incubadoras e centros de empresas de base tecnolóxica, laboratorios, etc, xunto a centros de formación especializada nas áreas de coñecemento vinculadas ao iHub. Neste eido, a actividade pesqueira debe ser reforzado e mesmo xogar o papel de impulsor de economía derivada.

4.1.3.3.Porto en rede interior

Falamos dun porte en rede interior no sentido dun espazo conectado en rede a diferentes escalas, dunha banda coas infraestruturas metropolitanas e doutra coas escalas máis próximas dos barrios colindantes.

> Na escala metropolitana

Ten que ver coa relación entre os grandes elementos articuladores da cidade entre si, como poden ser o Porto, o Aeroporto, a Universidade, as Estacións, etc... que en tanto teñan unha boa interconexión mellorarán as prestacións, a conectividade e a calidade de vida urbana, en relación cos nodos de dinamismo urbano.

Neste sentido salienta dous aspectos fundamentais:

- entender o valor destas grandes infraestruturas e súa conectividade aportan ao conxunto do territorio, polo que a súa preservación e mellora debe ser prioritaria á realización de áreas residenciais
- ter en conta que as operacións a realizar serán tamén unha oportunidade para a mellora do tratamento que estas infraestruturas teñen en relación coa súa implantación na cidade, o que constitúe unha tarefa importante neste caso, pola calidade de integración urbana coa que contan as infraestruturas actuais.



> A nivel de barrio

En canto á relación coa escala próxima de barrio, deberá dunha banda articularse co tecido existente, para recuperar a permeabilidade e acceso ao mar perdido co peche dos terreos portuarios, doutra, integración con espazos de traballo e de complementariedade coas áreas onde se concentran servizos, espazos culturais e de lecer e potenciando a mellor de conexións en transporte público.

Estas relacións que non serán nunha soa dirección, si non que deberán integrarse nas actuais dúas marxes, dunha banda na procura de novos espazos dotacionais e de lecer nos novos espazos portuarios que se complementen cos existentes na cidade.



4.1.3.4.Porto como conector

Conector ambiental da reserva da biosfera

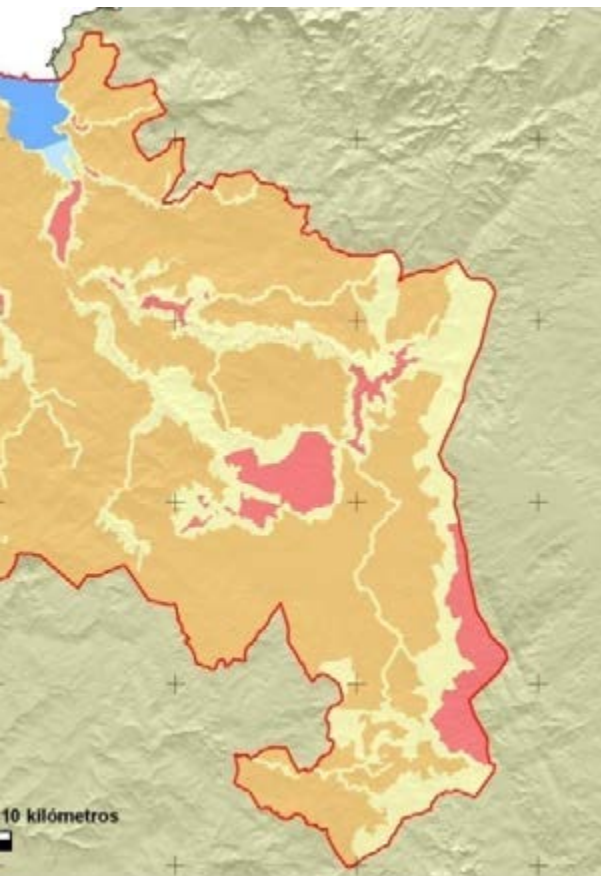
> Introducción de medidas ao respecto do cambio climático

As proxeccións de elevación do nivel medio do mar debidas aos efectos do cambio climático, para o horizonte do ano 2100, dan un valor mínimo de 28 cm e un máximo de 95cm, en consonancia coas ordes de magnitude sinalados no Quinto Informe de Avaliación do IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) sinalándose o aumento do nivel do mar como un dos maiores riscos das zonas urbanas no sur de Europa. Deste xeito, a regulamentación para o bordo litoral deberá previr este escenario xa que condicionará a urbanización das partes mais baixas da cidade, en particular a zona de desembocadura da baía do Monelos. Estas franxas de respecto deberán producir un urbanismo, unha arquitectura e un paisaxe adaptados a esta situación.

Deste xeito as actuacións de renovación a desenvolver deben seguir os seguintes principios:

- Recoñecer aquelas áreas con maior fragilidade ambiental e adecuar en consecuencia a ordenación e as actuacións de reforma, nomeadamente na desembocadura do río Monelos.
- Previr os riscos humanos e materiais que tenden a aumentar co cambio climático, en particular debido a cambios no mar de fondo que poidan afectar ao porto interior.





Zonificación (Proposta de Reserva de Biosfera Mariñas coruñesas e terras do Mandeo)

> Incorporación das estratexias de implantación da forma de vida saudable

A comisión europea define as solucións baseadas na natureza como solucións que son inspiradas e apoiadas pola natureza, as cales son simultaneamente eficaces a nivel de custes e beneficios medioambientais, sociais e económicos, e axudan a súa resiliencia. Estas solucións protexen a sustentabilidade e están dirixidas a restaurar ecosistemas naturais ou modificados, en canto aos principais desafíos que debe afrontar a humanidade (cambio climático, seguridade na comida e na auga ou desastres naturais).

O goberno municipal, xunto coa UDC está a participar no programa CONECTING, sería de interese integrar nos seus estudos e reflexións o papel que xogan, ou que poden chegar a xogar, os terreos portuarios, na aplicación das *"nature based solutions"*.

> Creación de infraestruturas verdes

Neste sentido a integración dos terreos do bordo litoral na nova rede de infraestrutura verde na que o Concello da Coruña está a traballar, permitirá incorporar a cidade dentro do espazo metropolitano da Reserva da Biosfera.

Estudar a reconfiguración do bordo litoral en relación coa área metropolitana, dende a ría cara ao embalse de Cecebre, reforzando as infraestruturas verdes municipais proxectadas e outras continuidades estruturantes (corredores de biodiversidade, itinerarios peonís e ciclistas, grandes percorridos peonís GR).

Na procura de tecer o bordo litoral co territorio interior, poden dunha banda incorporarse medidas de mellora da continuidade e de revexetación dos eixos urbanos os conectores verdes do PXOM ou da Rede de Espazos Públicos de Conectividade en elaboración, segundo os eixos que se prioricen nas previsións municipais, así como avaliar as posibilidades de renaturalización dos cursos de auga que discorren actualmente polos sumidoiros urbanos, accións que permitirían á cidade unha oportunidade para o seu ecosistema, recompoñendo as súas redes de mobilidade e a propia relación da cidadanía co seu entorno próximo.

En definitiva, mellorar a lectura do territorio urbano e do difuso, mellorando ambientalmente as conexións coas trazas dos ríos, coa ría e co embalse de Cecebre, participando nunha mellor regulación e mellora da infiltración das augas nun contexto climático cambiante.

O porto como conector de mobilidade

> A conectividade da Área metropolitana e da Rexión Ártabra

Tal e como se ten indicado, no apartado fixos e fluxos, a mobilidade en ferrocarril é un dos grandes temas nos que se recomenda afondar nos traballos posteriores dende un momento inicial, xa que as decisións e previsións sobre as infraestruturas ferroviarias son unha das maiores condicionantes na estrutura territorial e na cohesión metropolitana e rexional das que dependerán o futuro dos terreos a estudo, así mesmo exceden as competencias da política municipal, polo que se enmarcan na grande bolsa de decisións e estratexias que afectan ao desenvolvemento da Área Metropolitana e da Rexión Ártabra, e como tal precisan dun gran entendemento interadministrativo, para a súa execución, reforzo e posta en marcha dos servizos.

As reflexións ao respecto deben responder ou revisar a estrutura proposta no PXOM en canto ás funcións da Coruña dentro da vertebración das infraestruturas metropolitanas, dunha banda e doutra atender ás determinacións das DOT en canto á mobilidade rexional e metropolitana:

"Un sistema altamente eficaz de transporte colectivo, que permita rápidos desprazamentos é unha condición necesaria para lograr os obxectivos de complementariedade e integración entre as Áreas urbanas da Coruña e a de Ferrol, que son básicos para o seu futuro"

Así mesmo debe ser coherente co impulso de San Cristovo como nodo de conectividade, tal e como recolle o Plan Xeral que se verá reforzado coa próxima construción da Estación Intermodal.

Finalmente os traballos deberán indagar ao redor do futuro das vías e da Estación de San Diego, unha reserva de sistema de infraestruturas altamente interesante, e que cabe traballar moi polo miúdo antes de aventurar calquera decisión co obxecto de afondar nas súas potencialidades e a compatibilidade ou incompatibilidade entre elas, como poden ser:

- A singularidade da situación dos terreos da Estación, como nexa entre a cidade e o Porto e posible función conectora en canto á relación entre ambas cotas do terreo.
- A resposta de cara a mellorar a permeabilidade da trama urbana cos terreos do litoral.
- A potencialidade de recoller parte importante dos desprazamentos metropolitanos ata unha zona moi central da cidade, e con iteración co posible mobilidade na ría.
- A necesidade de establecer certezas en canto á necesidade de manter o transporte de mercadorías, unha vez realizada a conexión co Porto Exterior, e nese caso, estudar os mecanismos
- Valorar en profundidade as propostas do EIDUS da realización dun intercambiador de mobilidade na actual estación de San Diego.



La voz de Galicia





Proxecto Coruña Litoral 21



Bus urbano (La voz de Galicia)



bicicoruna



Transporte na Ría (flickr).

> As redes de mobilidade saudable

A articulación dun sistema viario brando e que sexa o soporte dunha rede peonil e ciclista conectado co sistema de itinerarios brandos metropolitanos deben ser a base para as actuacións de mellora paisaxística e o tratamento visual das zonas máis deterioradas, creando unha serie de itinerarios saudables que tezan a cidade e o litoral; outorgando prioridade á súa reutilización, para conservar a estrutura paisaxística do territorio

> A redución dos desprazamentos en vehículo privado

A conservación da actividade produtiva dentro da cidade central da Área Metropolitana supón unha oportunidade de reducir os desprazamentos en vehículo privado grazas a que a potenciación desta área de densidade alta e actividade produtiva o que permitirá o aumento da mobilidade a pé ou en bicicleta dentro da cidade e o fácil acceso mediante transporte público dende o resto da Área e da Rexión.

> A mellora das arterias de tráfico na entrada á cidade

A reprogramación dos espazos portuarios supón a oportunidade para a mellora dos tráfico viario de entrada á cidade. Unha das grandes necesidades, tanto a nivel técnico como polo énfase co que se propuxo a idea na gran maioría dos espazos de diálogo, é a oportunidade que supón de cara a poder abrir ou desprazar o muro de Linares Rivas. Unha demanda que, alén do interese que suscita a posibilidade de recuperar o acceso ao mar e a iteración con espazos de produción (en xeral ligados coa pesca), tecnicamente considérase imprescindible de cara á mellora da calidade da mobilidade urbana, en canto posibilita a ampliación da sección podendo acoller deste xeito, espazos de calidade para a mobilidade peonil e ciclista así como a mellora da frecuencia, tempos e fiabilidade no transporte público, o que incrementaría presumiblemente a demanda.

> A mobilidade marítima:

En canto ás mercadorías. O debate sobre o tráfico dos contedores no Porto Interior da Coruña quedou aberto durante a investigación, posiblemente por falta de información concreta por parte da Autoridade Portuaria e os correspondentes operadores, non en tanto, é, ao igual que o transporte férreo, unha condicionante importante en canto ao peso das infraestruturas de mobilidade e superficie que precisa para a súa posta en marcha, polo que serán obxecto de estudo e decisión as necesidades e posibilidades de utilización das plataformas loxísticas e de distribución nos terreos do porto interior en relación coa súa complementariedade cos Portos exteriores da Coruña e Ferrol, (estes últimos conta cunha estación de contedores que comeza a operar).

O turismo é un dos grandes motores actuais da cidade e a área. Deberá buscarse o equilibrio entre as accións destinadas ao seu fortalecemento e consolidacións e as que eviten a súa masificación.

A oportunidade de conectar os núcleos costeiros que se distribúen ao longo do amplo litoral do espazo supramunicipal mediante un sistema de transporte marítimo constitúe tamén unha das oportunidades para a organización da Rexión urbana Ártabra. Podería configurarse así un sistema de servizos de proximidade marítimos, estacionais ou non, interconectado cos outros modos de transporte, que daría acceso ás áreas centrais e aos núcleos costeiros a través dun modo de transporte eficaz, sostible e que podería constituir un elemento de singularización en contextos conxestionados.

4.1.3.5.Porto Como Fronte Litoral

A fachada litoral. Cidade portuaria

A fachada histórica litoral da cidade posúe un rol singular que debe recuperar a súa vocación de espazo de conexión entre a cidade e o mar. Así, a continuidade que posúen a Pescaría e o primeiro Ensanche cos espazos libres lineais dos Cantóns ao longo do litoral deberá prolongarse nos peiraos de Bateria, Calvo Sotelo, así como no de Transatlánticos nunha primeira fase de actuacións. Esta actuación deberá facerse extensiva en diversas fases ao resto da fachada litoral, mediante a reordenación do Peirao de Linares Rivas e a Palloza nunha mellora da mobilidade xeral urbana e a recualificación da fachada histórica actual ata o entorno da Fábrica de Tabacos – Casa do mar.

As actuacións no Peirao de San Diego e Porto petroliero deberán incidir na construción dunha nova relación co mar ao tempo que articulan os novos tecidos cos dos barrios adxacentes. A partir de Oza o bordo litoral deberá permitir coser as súas relacións transversais e a súa permeabilidade cos barrios ao tempo que procura a relación co espazo metropolitano.

O mantemento e fortalecemento do espazo público deberá ser prioritario no tratamento destas fachadas e onde o acceso á auga sexa elemento fundamental así como a conservación daqueles elementos identitarios e patrimoniais.

O papel do artellamento cos barrios colindantes

O traballo sobre a fachada litoral deberá complementarse coas necesidades e demandas históricas dos barrios colindantes funcionando como distrito do común no que na futura definición dos espazos e dotacións permita unha flexibilidade en función da interrelación cos diferentes tecidos.

4.1.3.6.Porto e identidade marítima. Paisaxe e patrimonio

O recoñecemento dos valores patrimoniais da paisaxe

A pesares de anos dun desenvolvemento urbanístico cando menos pouco respectuoso co territorio, a Coruña conta cunha paisaxe urbana de gran valor patrimonial, na que se inclúe o seu ámbito portuario, asentada nun enclave natural excepcional no que se fundamenta a súa vocación e identidade marítima e atlántica. Unha vocación que emerxe como fío condutor da súa construción e evolución histórica. A imaxe urbana, a configuración da fachada litoral, e a infraestrutura portuaria poñen de manifesto e son a expresión desa profunda relación entre a cidade e o mar.





A premisa é a de integrar a identidade marítima dentro dos proxectos de transformación do porto, e minimizar as posibles afeccións á mesma. Dende a identificación dos **valores patrimoniais da paisaxe como materialización desa identidade marítimo – atlántica** e un primeiro diagnóstico de situación no que se prestou atención por unha banda á protección destes no planeamento vixente, e por outra banda á incidencia dos proxectos urbanísticos de transformación do ámbito portuario executados recentemente, e ao seu éxito á hora de recuperar e potenciar o vínculo entra a cidade e o mar, apúntanse unha serie de criterios de actuación a seguir para recuperar e potenciar esa identidade marítima nos procesos de transformación urbana

Criterios para un porto con identidade

- Propostas adaptadas ao lugar. Conservación e integración do patrimonio material, inmaterial e paisaxístico nos proxectos urbanísticos.
- Proxectos que dialoguen co pasado e memoria do lugar. Recoñecemento da vocación histórica de cada espazo para a proxección dos seus usos futuros.
- Difusión e valorización da identidade marítimo portuaria (cidade e porto)

Estes criterios xerais concrétanse nas seguintes liñas de actuación, relacionadas entre si, que se integran no conxunto da proposta urbanística presentadas neste documento.

Liñas de actuación

> Respecto á percepción da Paisaxe

Aproximarse á historia a través da paisaxe urbana. A preservación da paisaxe portuaria precisa da conservación dun entorno visual que favoreza a apreciación e lexibilidade dos valores patrimoniais que contén. Neste senso débese:

-Con carácter xeral: protexer as vistas da cidade cara o porto e mar, do porto a cidade, e a intervisibilidade dos espazos portuarios mantendo, na medida do posible, a percepción dunha morfoloxía urbana e portuaria adaptada á concha interior da baía.

Principio de proporcionalidade: evitar que novas edificacións xeren un efecto barreira, (densidade e altura), – respectando a escala do ámbito, especialmente fronte ás franxas cunha maior significación -. As edificacións que se proxecten non deben adquirir un protagonismo excesivo sobre a fachada marítima histórica.

Os diferentes proxectos de transformación dos ámbitos portuarios deberían levar a cabo estudos de integración e valorización da paisaxe portuaria

-Batería e San Diego: o ámbito emprázase a carón dos antigos límites entre a cidade vella e o primeiro ensanche, a continuación da liña de muralla que pechaba o istmo, as intervencións propostas deberían facilitar a percepción desta evolución da cidade na súa concreción espacial.



Torre de Hércules (flickr dietadeporte)

A posición perpendicular respecto á baía do peirao Calvo Sotelo permite levar a cabo actuacións destinadas a potencialo como miradoiro privilexiado cara as fachadas históricas da cidade

> Respecto aos Usos

Dende a premisa da valoración da paisaxe e fortalecemento da identidade marítima, **os usos propostos deberían estar en sintonía cos usos propios e/ou históricos que definiron e caracterizaron o espazo**, (as actividades socioeconómicas e produtivas vinculadas ao mar), independentemente do destino urbanístico final dos terreos buscando un equilibrio entre a vida dos barrios colindantes e os novos usos

Con carácter xeral: en relación co punto seguinte (accesibilidade) potenciar o uso da lámina do mar propia deste espazo portuario

No ámbito de Bateria e Calvo Sotelo: Estes peiraos conservan elementos do patrimonio industrial de relevancia ligados á actividade comercial do porto. Colindante ao ámbito emprázanse os xardíns de Méndez Núñez convertidos dende a súa orixe no principal punto de lecer e ocio cidadán, e no seu momento no maior espazo libre da cidade vella pegado e con libre acceso á lámina de auga. Os usos predominantes e actuacións neste ámbito do porto histórico deben manter un equilibrio cos valores históricos do entorno

Dar continuidade ás zonas libres públicas, conservando a memoria portuaria do lugar, e estudar a viabilidade do transporte marítimo de proximidade poden ser unhas orientacións a ter en conta.

San Diego e o porto Petroleiro: nun ámbito cunha maior vocación industrial e produtiva os usos deberían redefinirse dende este punto de partida potenciando as actividades socioeconómicas e sectores cunha vinculación co mar

> Respecto a Accesibilidade e conectividade

Con carácter xeral: fomentar a relación entre a cidade e o porto: permeabilizar facilitando o acceso ao ámbito portuario e a lámina de auga dentro da dinámica de reconectar e integrar a cidade co mar, eliminar restricións facendo compatibles os usos existentes e previstos, independentemente dos que sexan, co acceso cidadá.

Neste vontade compre adoptar consensos entre as contradicións que poden supor a protección de elementos protexidos como é o muro perimetral do porto e ese obxectivo de permeabilidade

Bateria e Calvo Sotelo: incorporar este ámbito ao paseo que percorre o bordo litoral, dando continuidade aos xardíns adxacentes.

San Diego e porto Petroleiro: nun espazo que ten unha das relacións entre porto e cidade máis complicadas: mellorar o tránsito peonil dando continuidade ao paseo litoral; potenciar as conexións coa cidade e coa lámina do mar.

> Respecto ao Patrimonio

Integrar as preexistencias: a conservación e valoración do patrimonio tanto do porto como da fachada debe guiar as actuacións de reordenación do ámbito co fin de conservar a memoria do lugar. As propostas deberían por tanto adaptarse o patrimonio existente e a calquera outro elementos de interese. Neste senso, por unha banda, calquera proposta de substitución de elementos patrimoniais debería contar cun amplo respaldo e reflexión; e por outra banda apostar pola reutilización, cando perdan os seus usos, e integración daqueles edificios con certo interese ou relevancia arquitectónica-urbanística.

Patrimonio construído: un punto de partida é a actualización do inventario dos elementos do patrimonio cultural portuario para determinar que elemento se protexen, establecer unha protección axeitada dos mesmos, e determinar os usos compatibles coa súa conservación. Aproveitamento das edificación que non estando catalogados posúen certo interese arquitectónico

Patrimonio pesqueiro: o sector pesqueiro é un sector estratéxico e un dos compoñentes fundamentais da paisaxe e identidade portuaria, tanto a súa actividade como os espazos asociados son referentes da memoria colectiva e da imaxe do porto e da cidade. As accións destinadas á valorización desta actividade como sostén dunha paisaxe singular exceden con moito as consideracións que se poidan facer dende o ámbito urbanístico e patrimonial; o reto é potenciar o sector. Porén dende o punto de vista urbanístico a posta en valor podería pasar por buscar unha maior integración coa cidade e a permeabilidade do espazo facendo compatible o uso económico co urbano. Requiriría un estudo de mobilidade que estableza as formas de percorrer o porto pesqueiro polos diferentes usuarios.

Difusión: complementariamente á accesibilidade física ao espazo levar a cabo programas co obxecto de achegar a cidadanía á historia da cidade en relación co seu pasado e a súa forte vinculación marítima, así como a historia e memorias asociadas ao porto. Por outra banda achegar a vida do porto á cidade, recuperar a vinculación física e emocional da cidade co porto

4.1.3.7.Porto mosaico como elemento metabólico

Cando falamos do Porto como mosaico, o asociamos á idea de fragmento e de conxunto, da pertenza dos terreos portuarios a un conxunto diverso, como son o entramado e barrios cos que debe dialogar e asumir a súa función de cara a acadar o equilibrio do sistema, tal e como se ten citado, o litoral, neste caso asume o papel de "Distrito do Común", segundo a proposta de distritos municipais.

Nese sentido os terreos do Bordo Litoral xogan un papel importante en canto á implantación de mecanismos de mellora do metabolismo urbano.

Tomando a definición de metabolismo urbano que nos anos 90 propón O Ministerio de Obras Públicas e Urbanismo, *"o intercambio de materia, enerxía e información que se establece entre o asentamento urbano e a súa contorna natural ou contexto xeográfico"*, parece que nos leva á necesidade de establecer un cambio importante de modelo, da cidade consumidora de recursos e de enerxía, cara a un novo paradigma de cidade que xestiona e potencia os seus propios recursos de xeito eficiente e respectuoso co medio e de gran valor para a cidadanía. O capítulo do PXOM ligado ao metabolismo urbano, fala sobre todo do reforzo, mellora e implantación de mecanismos de xestión dos recursos naturais, ao que podemos sumarlle a necesidade de reducir altamente as demandas de consumo enerxético, da emisión de elementos contaminantes e de produción de residuos. Na aposta por este cambio de paradigma os terreos do Bordo Litoral, deberán incluír estes principios nos seus programas e estratexias de reprogramación.

Introdución de mecanismos de mellora do metabolismo urbano no proceso

En canto ao proceso de reprogramación dos espazos portuarios e de parte do litoral, articularanse contemporaneamente diversas operacións que deberán ter unha estratexia conxunta mais dende un proceso ligado á adaptabilidade, no que coordinar as renovacións e transformación en tanto á implantación de mecanismos, proxectos e accións de mellora do metabolismo urbano. A modo de exemplo, no proceso de reprogramación, delimitarase áreas con diferentes necesidades e procesos, como poden ser:

1. **Áreas de Actualización** que solo precisarán unha renovación da súa urbanización, mantendo os usos actuais.
2. **Áreas de Revitalización** que van precisar un enfoque integrado para reparar aspectos técnicos, económicos e sociais mantendo o entorno empresarial ou trasladándoos a outros espazos, actualizándose en parte as súas funcións económicas existentes.
3. **Áreas de Remodelación** que recolleran parcialmente actividades e usos diferentes, xeralmente con outros valores de solo.
4. **Áreas de Transformación**, debido a súa obsolescencia económica e ambiental que levará un tratamento integral con novos e diferentes usos.

Os recursos enerxéticos. Implantación de melloras para a rexeneración sustentable do lugar

Algunhas recomendacións en canto á contribución da mellora do metabolismo urbano sostible poderían ser:

1. Uso máis intensivo do espazo, incorporando novos usos dentro dunha multifuncionalidade.
2. Servizos urbanos de utilización intensiva e xestión conxunta de materiais de refugallo
3. Servizos e funcións de innovación públicos conxuntos e con orientacións múltiples
4. Transporte multimodal e público de alta calidade. Combinación de transporte de bens e persoas.
5. Cambio na enerxía, materias primas e auga

Finalmente, o proceso de renovación terá que definir como realizar unha serie de diferentes actuacións imprescindibles de cara a:

1. Eliminar aquelas pezas industriais non recuperables para novos usos,
2. Descontaminar os terreos
3. Mellorar a accesibilidade e a mobilidade externa,
4. Mellorar a interconexión cos sectores adxacentes da cidade
5. Realizar actuacións en materia de restauración paisaxística e ambiental
6. Promover unha operación de promoción urbana dando a coñecer á sociedade e mundo empresarial a oportunidade de construír sobre este lugar un novo modelo de cidade acorde coas esixencias e demandas actuais.

O ciclo da auga

Ao mesmo tempo o deseño de cada unha das transformacións deberá incorporar propostas sobre a optimización dos recursos hídricos cunha especial atención á depuración das augas (indicador importante de sustentabilidade.) e ao control dos vertidos á ría do Burgo; e unha regulación, recomendacións e determinacións normativas sobre o proceso do ciclo da auga incorporando criterios da nova cultura da auga sobre a ordenación dos recursos naturais

4.1.3.8.Porto colectivo de creación conxunta

Nos procesos de transformación urbana reclámase, cada vez con mais forza, a necesidade dunha construción colectiva, de cara a realizar proxectos ricos nos que conflúan os intereses e demandadas de diferentes axentes, nos que cabe dar un papel mais e mais relevante ás persoas que habitan os espazos urbanos. No caso da transformación do litoral, si recolleemos a definición proposta para o "Distrito do Común", onde se afianza que ten unha entidade diferente ao demais, xa que se "superpón e introduce un plano máis onde as cuestións territoriais que afectan á cidade teñen unha entidade propia sendo o gran articulador da cidade e definindo a condición singular dun espazo que non se pode considerar unicamente veciñal. O bordo costeiro e os terreos portuarios son un distrito do común, unha expresión da continuidade urbana da área metropolitana unen A Coruña coa súa contorna", esta necesidade cobra aínda mais forza, de xeito que as decisións que se tomen deben dar respostas a diferentes escalas de intensidade e a solucións de proximidade, en canto á relación directa con algúns barrios.

Con consciencia do valor singular e único que do distrito do común, apóstase por un relato elaborado conxuntamente por todos os axentes implicados, dende as diferentes administracións, as voces técnicas e as cidadás, as asociacións e colectivos e un longo etcétera, de diversidades que deben confluír para nun proceso continuo e de longo percorrido, moldear a o litoral desexado.

Dalgún xeito os proceso integradores, son exixentes en implicación e capacidade de diálogo, polo que a definición e articulación do proceso e dos mecanismos e metodoloxías para a súa realización serán un dos alicerces da construción conxunta.



4.2.A VOCACIÓN DOS ESPAZOS

Neste capítulo realízase unha aproximación ao que podería ser a vocación de cada un dos espazos dos terreos delimitados, partindo da identidade recoñecida na investigación documental e dialogada en cada un dos terreos, así como as súas condicións, urbanísticas, territoriais e funcionais, co gallo de **abrir un espazo de debate en torno á identidade dos espazos hoxe e, do valor que teñen no imaxinario colectivo, de cara a afondar nas características e valores a potenciar no futuro, e ao destino que poden ter como espazos de reprogramación e transformación**. Porén, **é imprescindible que a definición da vocación que terán estes terreos derive dunha construción colectiva intensa, polo que o que se presenta a continuación so ten o valor de ser un punto de partida no debate**, como resultado de cinco meses de traballo intenso, coa participación dun bo número de axentes coñecedores da cidade e do contexto dos terreos en particular.

Nun proceso adaptativo, a lectura inicial da vocación dos espazos, axudará a definir as liñas estratéxicas comúns para o seu desenvolvemento de xeito que as accións tácticas, programas e axendas se establezan en relación a elas. A súa revisión será o primeiro punto do proceso de transformación.

4.2.1.A definición do espazo público

Na reflexión sobre o futuro dos terreos do litoral, o primeiro elemento a definir son os criterios e características ás que debe responder o espazo público dando resposta á afirmación que mais forza acadou durante a investigación " Os terreos portuarios deben reverter como un ben para a cidadanía e intereses comúns".

Atendendo á identidade detectada de cada un dos espazos e á análise urbanística do conxunto apóstate por un primeiro recoñecemento de aqueles terreos que teñen vocación de sistemas, nomeadamente zonas verdes e espazos libres, reservas amplas que pola súas características serán atractores de actividade.

> A continuidade da trama urbana

A cidade debe tecerse co novo espazo portuario unha conectividade efectiva que teza a trama actual cos novos espazos públicos litorais. Na definición destes puntos pártese dos traballos **da rede de espazos públicos en conectividade**, en elaboración polo Concello da Coruña.

> Dereito ao bordo

A lámina de auga debe ser accesible na meirande parte, exceptuando aqueles puntos nos que a actividade portuaria o impida por motivos de seguridade. Un bo exemplo de como as infraestruturas funcionais portuarias, poden convivir con espazos de lecer é o dique de abrigo, espazo consolidado na cidade como lugar de paseo e actividades lúdicas.

O deseño debe contar cunha amplitude suficiente para atender ás necesidades de acceso e de desenvolvemento de actividades lúdicas, o que non implica a súa definición homoxénea, ao contrario o dereito a bordo debe **dar resposta ás realidades espaciais e identitarias de cada treito** polo tanto a súa sección, urbanización características de deseño deben definirse con carácter singular.

Os espazos obtidos para dar resposta ao dereito ao bordo continuidade con espazos públicos e sendas que toman distancia do litoral en treitos menos antropizados, serán os encargados de artellar a conectividade ao longo do litoral a escala metropolitana e polo tanto no seu deseño concreto atenderán os que se estableza **no plan de infraestrutura verde da Coruña**, para a rexeneración ambiental tanto dos espazos destinados á mobilidade peonil e ciclista, como dos espazos verdes en continuidade e as posibles infraestrutura e edificacións complementarias.

> Dereito ás vistas

Ao igual que se manifesta a lexitimidade ao acceso ao bordo, as esquinas dos peiraos recoñécense como espazos de especial interese para a percepción da ría e da cidade, recóllense na súa singularidade aqueles espazos nos que acceso sexa indiscutible, ao contrario que na definición do acceso ao bordo, a continuidade ao carón da lámina de auga pode fluir, en relación coas actividades produtivas que se desenvolvan, a topografía do territorio, etc, o dereito ás vistas unha vez a súa situación estea claramente consensuada, debería ser sempre respectado,.

> Catalizadores urbanos

A definición do espazos públicos anteriores, teñen unha gran compoñente de conectores entre a cidade e o mar, e tecendo o propio litoral, espazos en definitiva con carácter dinámico. Compre introducir nesta malla espazos para o encontro e intercambio, para a realización de actividades, xogos, eventos, etc .Recoñécense nesta primeira definición aqueles que resultan da iteración de vectores de conectividade , e onde se detectan necesidades de articulación singular dos tramas. Estes espazos teñen vocación de ser grandes catalizadores de actividade.



4.2.2.A definición dos peiraos en canto a súa vocación

4.2.2.1.Batería e Calvo Sotelo

O peirao das persoas. A súa vocación identifícase como unha das mais consensuada, tanto pola súa traxectoria como polos datos recollidos nos espazos de diálogo.

Nacen con vocación de dar resposta á realidade migratoria dos anos vinte e trinta do século pasado, a súa construción foi motivada para acoller grandes buques destinados ao tráfico transoceánico, sendo no seu momento un espazos referente de relación co exterior cargado dunha gran emotividade.

Na actualidade a recuperación deste espazo cargado de historia preséntanse como unha oportunidade para dotar á cidade de novos usos lúdicos e poder artellar de novo certa capilaridade de acceso ao mar. Ábrese a posibilidade de dotar de amplitude un dos espazos históricos de paseo da cidade como son os xardíns de Méndez Núñez e acadar espazos libres e zonas verdes de calidade, complementando as necesidades detectadas nos barrios da Pescaría e Ensanche. Así mesmo o carácter patrimonial e a singularidade das edificacións existentes, suxiren a posta en valor dalgunha delas adecuando as instalacións actuais para poder albergar novos usos. Os principais accións proxectuais que se detectan neste ámbito son.

- a permeabilidade urbana cara ao mar
- a mellora do espazo público urbano
- a integración de zonas verdes
- a introdución de equipamentos públicos

Na definición concreta dos usos dotacionais mais axeitados para este novo espazo urbano non se constatou un programa nin un consenso definitivo; porén hai unha voz xeneralizada que destaca a pertinencia dun equipamento de referencia para a cidade. Nesta liña, a centralidade e o emblemático do espazo apoian esta tese, máis **non debería ser unha peza única nin unifuncional**.

A modo de base para a definición dos usos dotacionais concretos, que enmarquen a vocación do espazos de Batería e Calvo Sotelo, apúntanse unhas características a ter en conta que poderían concretarse en:

> Criterios para un porto con identidade

- Os definidos no punto PORTO PATRIMONIO. IDENTIDADE E PAISAXE URBANA, en relación co respecto á percepción da paisaxe, da accesibilidade e do patrimonio.

> Criterios de integración do espazo público

- Respectar unha boa proporción de espazo libre e zonas verdes en relación coa edificación proposta.
- No deseño da urbanización



> Criterios de integración cívica

- Dar resposta ás necesidades dotacionais dos barrios centrais.
- Dotar ás diferentes edificacións de multifuncionalidade e amplitude de usos e franxas horarias.
- Integrar as necesidades das diferentes realidades sociais na creación de espazos inclusivos e seguros.



Peiraos de Bateria e Calvo Sotelo (APC)



Peiraos da Palloza e Linares Rivas (APC)

4.2.2.2. Peirao Linares Rivas, Peirao da Palloza, Peirao do Leste

O peirao das mercadorías e da pesca .Dende a súa construción a finais do século XIX ata o momento actual mantiveron usos de descarga de diferentes tipos de mercadorías, entre os que a descarga de peixe sempre tivo un lugar. Na actualidade o Peirao unificado de Linares Rivas alberga unha das lonxas mais competitivas en peixe fresco a nivel estatal cunha importante actividade comercial.

A súa vocación como espazo de conexión coa identidade mariñeira é ineludible. Esta afirmación confírmase tanto na investigación documental como nos espazos de diálogo xerados. Porén na concreción dos usos específicos compre revisar outras compoñentes como son a funcionalidade, a integración coa trama urbana e a resposta ás necesidades sociais de interacción co espazo litoral.

- Responder ás necesidades e revisión da sección viaria no eixo Linares Rivas - Avenida da pasaxe, debido ás dificultades de acoller diferentes mobilidades, a ordenación do tráfico de entrada á cidade, e a compatibilidade coa eficiencia do transporte público e a integración segura de vías ciclables e percorridos peonís de calidade.
- Avaliar a funcionalidade e optimización dos recursos pesqueiros e da lonxa, estudando a pertinencia de agrupación de usos complementarios e implantación de novas tecnoloxías.
- Propiciar mecanismos que fomenten a integración dunha parte da actividade pesqueira coa actividade urbana, establecendo ferramentas de posta en valor dos recursos actuais e implantando programas de coñecemento e novas actividades produtivas asociadas dunha banda, e doutra mellorando a permeabilidade coa trama urbana.

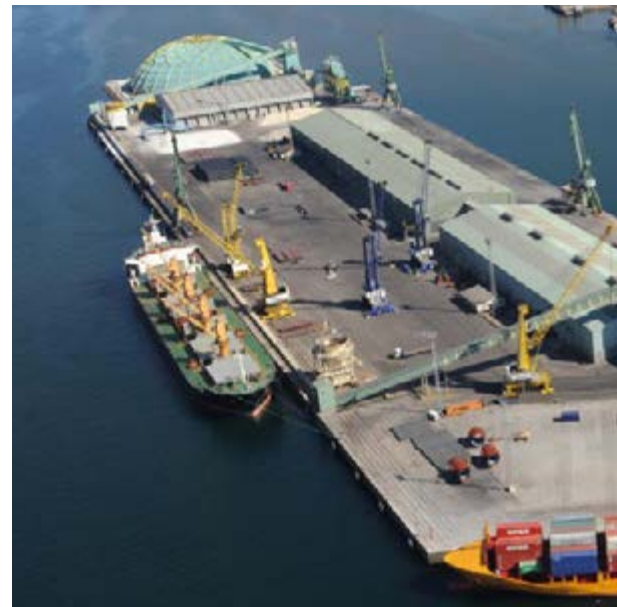
4.2.2.3. Peirao do Centenario

Un espazo de oportunidade e integración A súa recente construción no ano 1982, evidencia a necesidade de expansión do Porto e de obter un maior calado. Os usos actuais son o transporte de mercadorías en xeral e graneis sólidos, onde destaca a infraestrutura coñecida como a Medusa.

A nivel funcional conta cun calado de entre 10 metros no interior ata os 16,4 no exterior e si ben ten algo de axitación por ondada de vento, está bastante protexida da ondada de fondo polo dique de abrigo. Así mesmo dispón de infraestrutura ferroviaria ate a Medusa e pola súa configuración pode manterse unha importante carga de transporte de xeito independente.

Na definición da súa vocación destaca a posibilidade de potenciar os usos produtivos en aproveitamento da súas capacidades funcionais na continuación da actividade portuaria.

Alén da potenciación dos usos produtivos, o Peirao do Centenario ten unhas excepciónais características como lugar de paseo e observación, que deberán ser tidas en conta á hora de definir os espazos e usos concretos. Compre manter espazos de calidade, que favorezan a continuidade no paseo e o reforzo como espazo de observación e repouso.



4.2.2.4. Peirao de San Diego e Porto Petrolero

Un espazo excepcional. Dende os primeiros recheos no 1926 e nas ampliacións de 1966 a actividade principal é a do tráfico de mercadorías en xeral e graneis sólidos e líquidos, actividade que continúa na actualidade

O principal reto da transformación no peirao de San Diego e a praia de vías da estación ferroviaria é artellar a integración coa cidade e en concreto coa relación cos barrios dos Castros, A Gaitreira e Catro Camiños. Esta integración debe responder a criterios de conectividade e accesibilidade entre barrios e peiraos e ineludiblemente co litoral, así como albergar e complementar a rede de espazos públicos e equipamentos de proximidade dos barrios citados.

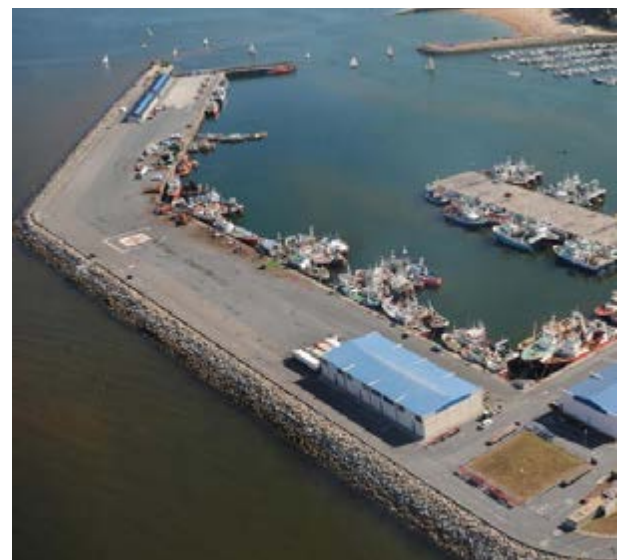
A relación coas infraestruturas da comunicación, a potencialidade derivada das súas dimensións e a capacidade de integrar novos modelos produtivos, recoñecen ao peirao de San Diego e Porto Petrolero como unha peza inigualable onde desenvolver un novo distrito que manteña e potencie o motor económico da cidade.

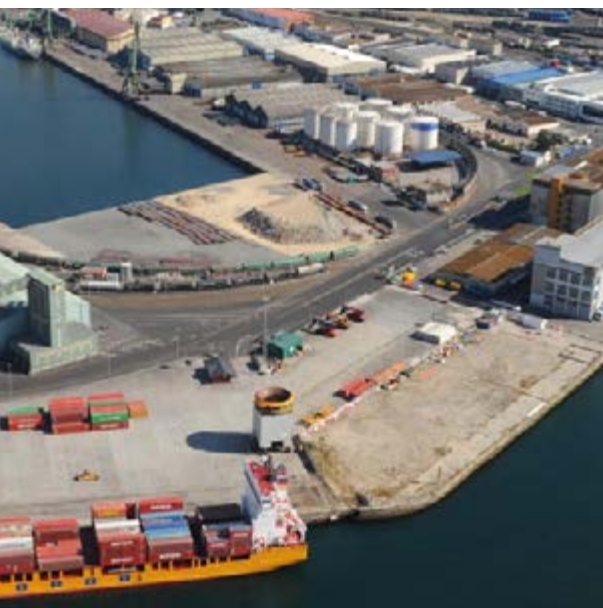


4.2.2.5.0 Tramo Oza - Pasaxe

Un espazo para a conectividade. As características deste ámbito o destacan como un espazo de oportunidade para a mellora da conectividade coa ría e o artellamento das pezas actuais, a solución proposta debe dar resposta aos actuais problemas de mobilidade que presenta o ámbito.

Os criterios para a formulación desta continuidade deben dar resposta ao recoñecemento da identidade de cada espazo, a concatenación de equipamentos situados neste ámbito, ás condicións particulares da topografía e á preservación da identidade do barrio das Xubias.





Peirao do Centenario (POL)



Peirao de San Diego (POL)



Dársena de Oza (POL)

A proposta de usos e artellamento destes terreos, seguirá unha dinámica diferente en canto ao proceso global, ao non pertencer estes terreos o Dominio Público Portuario, nas modificacións a realizar de cara á adaptación ás propostas que deriven das estratexias consensuadas, terán un gran peso as políticas municipais (accións que xa teñen comezado, como con Plan de Acceso ao Hábitat Digno, no que se inclúe o asentamento da Pasaxe), tendo en conta, a ampla concorrência e normativas sectoriais que afectan ao ámbito.

4.2.3. Posibilidades de implantación

Na procura de profundar na definición da vocación da cada un dos espazos e achegar actividades concretas, compre resaltar dúas alternativas principais que cobraron forza ao longo do proceso. Ambas alternativas englobáanse nun marco común establecido polas liñas programáticas. “que litoral queremos tecer” e pola vocación dos espazos ás que dan resposta.

As alternativas recollidas, son as que tal e como comentamos no punto fixos e fluxos, suscitaron un importante debate en canto á reagrupación dos espazos pesqueiros e que se referencia a unha vocación final dos espazos, é dicir a unha visión finalista e a longo prazo, compre salientar que todas elas baséanse no desenvolvemento dun proceso adaptativo, tal e como se explica neste documento.

Recoméndase dende a investigación abrir o debate ao redor deste tema cun gran reforzo de traballos técnicos a nivel da viabilidade dos peiraos para acoller cada un dos usos propostos, as repercusións económicas de cada alternativa, tanto a nivel da economía directa, indirecta e inducida, e no cambio das dinámicas coa cidade.

> Identidade, paisaxe e patrimonio

- Integración da percepción da identidade
- Mecanismos de innovación social
- Mellora na calidade de vida

> Territorio, urbanismo e mobilidade

- Integración no ámbito territorial
- Mellora cualitativa da mobilidade
- Capacidade de cohesión da trama urbana e portuaria

> Sustentabilidade

- Mellora da conectividade ambiental
- Integración de medidas que melloren o metabolismo urbano
- Adaptabilidade ao medio

> Motor económico

- Incorporación de estratexias a longo prazo
- Potenciación da economía local
- Mellora e optimización de procesos

4.2.3.1. As compoñentes comúns

Todas as alternativas comparten unha dobre necesidade :

- **Reforzar a estrutura existente das actividades pesqueiras**, en canto á súa competitividade dentro do mercado de pesca fresca como motor económico e marca da identidade cara o exterior. Incidirán no tipo de políticas e actividades a potenciar.
- **Propiciar dinámicas que axuden ao diálogo e integración das actividades e espazo da lonxa e a cidade**, en termos de recoñecemento e posta en valor da identidade pesqueira e de integración nas dinámicas urbanas e sociais, que terá unha resposta tamén a nivel de trama urbana.

Nesta liña, bosquécense iniciativas que poden axudar a acadar estes obxectivos, como pode ser a implantación da innovación, "Lonxa 4.0 " a posta en valor como recurso turístico e hostaleiro, a mellora da funcionalidade das infraestruturas existentes, etc.



5.FORO CIDADÁ.

Un lugar de encontro e diálogo da cidade en torno aos terreos do porto interior e o bordo litoral.

DIRECCIÓN

Carlos Llop
Sebastiá Jornet

COORDINACIÓN

Olga Romasanta
María Ríos

DESEÑO DAS DINÁMICAS DE PARTICIPACIÓN

Andrea Rico
Olga Romasanta

ACOMPANAMIENTO NAS DINÁMICAS DE PARTICIPACIÓN

Andrea Rico
Olga Romasanta
Olalla Barros
Rosa Muñiz
Luís García
Gabriel Jubete
María Ríos
Alejandro Palicio
Sergio Pereira

COMUNICACIÓN

Lara Dopazo
Daniel Vázquez

DESEÑO GRÁFICO

Nadina Bértolo

PRODUCCIÓN

Pegadas S.Coop.
Gráficas Mera

5.1.0 FORO

5.1.1. Introducción e obxectivos

O Foro Tecendo Litoral foi concibido coma un momento de encontro e conversa da cidade, onde coñecer mellor o noso litoral e as oportunidades que presentan para A Coruña os terreos do porto interior. Unha xanela aberta a posibilidades inspiradoras combinadas con información rica e clara, que constituía a base para un debate social de calidade. Estivo dirixido e coordinado polo mesmo equipo que executou a investigación previa de Tecendo Litoral.

Celebrouse o venres 27 e sábado 28 de abril en Palexco, cos seguintes obxectivos xerais:

Compartir o proceso da investigación e as principais conclusións, dun xeito claro e transparente para toda a cidadanía

Afondar no coñecemento da realidade do bordo litoral, facendo fincapé naqueles temas que poden ser de especial relevancia para a transformación dos terreos portuarios

Amosar como outras cidades emprenderon os seus procesos de transformación portuaria e ver referentes inspiradores para o futuro da Coruña

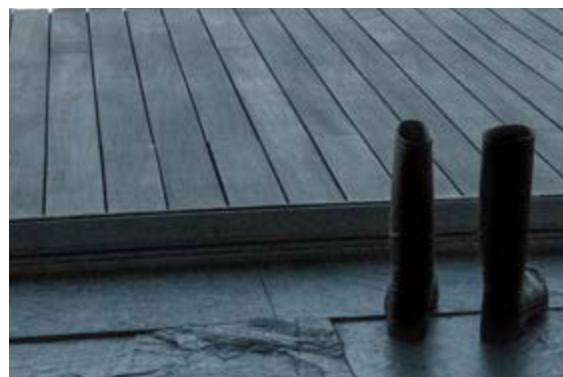
Debater sobre as cuestións clave deste proceso e enriquecer a proposta coa mirada cidadá

Contou cos servizos de conciliación e interpretación en lingua de signos. Nel inscribíronse 272 persoas (ver anexo de Inscripcións e asistencia ao Foro Cidadán), contando ademais coa representación de diversos cargos políticos locais, metropolitanos e autonómicos.

5.1.2. Contexto, enfoque e descrición metodolóxica

Para entender o contexto no que se abre este Foro Cidadán cómpre referir dous aspectos:

- No contexto do proceso Tecendo Litoral, este Foro foi concibido coma un momento clave, onde compartir as primeiras conclusións obtidas das fontes documentais (análise da documentación e estudo dos portos de referencia) e orais (conclusións da mediación con axentes). Un punto álxido no que abrir este estudo á cidadanía e cotexalo coa súa mirada e a das voces expertas.
- No contexto global da cidade, este Foro ten lugar no proceso de investigación activa emprendido polo Concello da Coruña, no marco das negociacións coas autoridades competentes dos terreos.





Estas dúas fitas marcan o enfoque do evento, no que se buscou:

- Presentar perspectivas complementarias, atendendo tanto ao posicionamento sobre o futuro do terreos, como á diversidade de perfís (académicos, técnicos ou sociais) e ámbitos de estudo.
- Amosar voces inspiradoras, de distintos lugares que están ou estiveron en procesos semellantes, ou de ámbitos de estudo da cidade conectados con este tema que non adoitan ter visibilidade na palestra cidadá.
- Conectar o conxunto dos contidos do evento coa investigación, dando conta nos distintos bloques dos seus catro eixos principais estudados (territorio, memoria, sustentabilidade, motor económico).
- Dar espazo aos puntos quentes do debate social, incorporando a parte de xestión e titularidade dos terreos, así como unha dinámica de participación moi flexible onde incorporar todos aqueles temas que preocupasen.
- Xerar unha atmosfera acolledora para todas as persoas, poética, onde a identidade e a memoria estiveran presentes como pano de fondo. Que os tempos e os formatos fosen do mesmo xeito inclusivos, respectando o distinto grao de coñecemento do tema, e favorecendo o intercambio en espazos formais e informais.

As metodoloxías deseñadas para cada espazo do Foro tiveron partiron deste marco delimitado polo enfoque. Os espazos combinaron tres tipos de fluxo da información:

- Momentos unidireccionais, nos que os e as expertas transmitiron os seus coñecementos. Buscou a pluralidade nos formatos, combinando a mesa redonda coa intervención simple, favorecendo os espazos colectivos, promovendo o soporte visual, e mesturando intervencións de pé con outras de mesa.
- Momentos bidireccionais. Todos os bloques contaron con queda de preguntas do público, permitindo o debate cidadá e a achega directa das persoas expertas.
- Momentos corais, a través das metodoloxías que se describen no apartado "Participación".

5.2.PROGRAMA

5.2.1.DÍA 1, venres 27/04

9:30 Acollida e xestión de inscricións

O FUTURO DO LITORAL A DEBATE

10:00 Apertura institucional

10:30 Presentación do Foro Cidadán. A Coruña e o porto, contexto recente, momento actual

CONSUELO BAUTISTA, xornalista

11:00 A investigación: compartindo o proceso e as primeiras conclusións

XULIO FERREIRO, alcalde da Coruña

SEBASTIÀ JORNET e MARÍA RÍOS, do equipo de investigación de Tecendo Litoral

12:00 Pausa café

UNHA CIDADE CON MEMORIA: TECENDO FUTURO DESDE O PASADO

12:30 A Coruña e o mar: identidade e vontade. Entrevista aberta con:

ANA ISABEL FILGUEIRAS, arqueóloga e historiadora

XURXO SOUTO, músico e divulgador

Presenta e modera ANTÓN LUACES, xornalista

13:30 Mapeo colectivo das memorias do porto

14:00 Pausa xantar



A TRANSFORMACIÓN DOS PEIRAS COMO OPORTUNIDADE. BASES PARA A REFLEXIÓN

16:00 Unha oportunidade para o territorio

Presenta e modera XIAO VARELA, Concelleiro de Rexeneración Urbana e Dereito á Vivenda, Concello da Coruña

Integración ambiental: unha mirada social e ambiental

ADINA DUMITRU, psicóloga ambiental, Universidade da Coruña

Como e cando transformar os terreos portuarios: reflexións desde o urbanismo adaptativo

JORGE ARÉVALO, arquitecto de Paisaje Transversal, Bilbao

Repensando a mobilidade metropolitana

CARLOS NÁRDIZ, enxeñeiro de Camiños, Canais e Portos, Universidade da Coruña

17:30 Pausa café

18:00 Unha oportunidade para a economía: o mar como motor económico da Coruña

Presentado e moderado por XOÁN CARMONA, economista e membro de GESPIC, USC

Usos que permanecen: un sector pesqueiro con futuro para A Coruña

TORCUATO TEIXEIRA, vicepresidente da Lonxa da Coruña

Novos usos: explorando referentes en investigación aplicada e emprendemento

Centro Tecnolóxico AZTI (País Vasco)

Emprendemar (Galicia)

19:30 Pêche da xornada



5.2.2.DÍA 2, sábado 28/04

SOBRE A EVOLUCIÓN E TRANSFORMACIÓNS DOS PORTOS. EXPERIENCIAS A DEBATE, PROCESOS COMO REFERENTES

10:00 Introducción: unha mirada poliédrica para a xestión do territorio litoral da Coruña. Presentación das catro experiencias a debate.

CARLOS LLOP, Co-Director da investigación Tecendo Litoral, e JOSÉ GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO, Escola Técnica Superior de Arquitectura, UDC

Observar e diagnosticar a evolución dun porto desde unha perspectiva ecosocial. O porto de Maó como laboratorio.

TONI VIDAL, La Mar d'arquitectes (Barcelona)

O porto ría. Unha evolución do porto produtivo e transformacións urbanas como panca de cambio. O caso de Bilbao.

IBON ARESO, Ex Alcalde de Bilbao

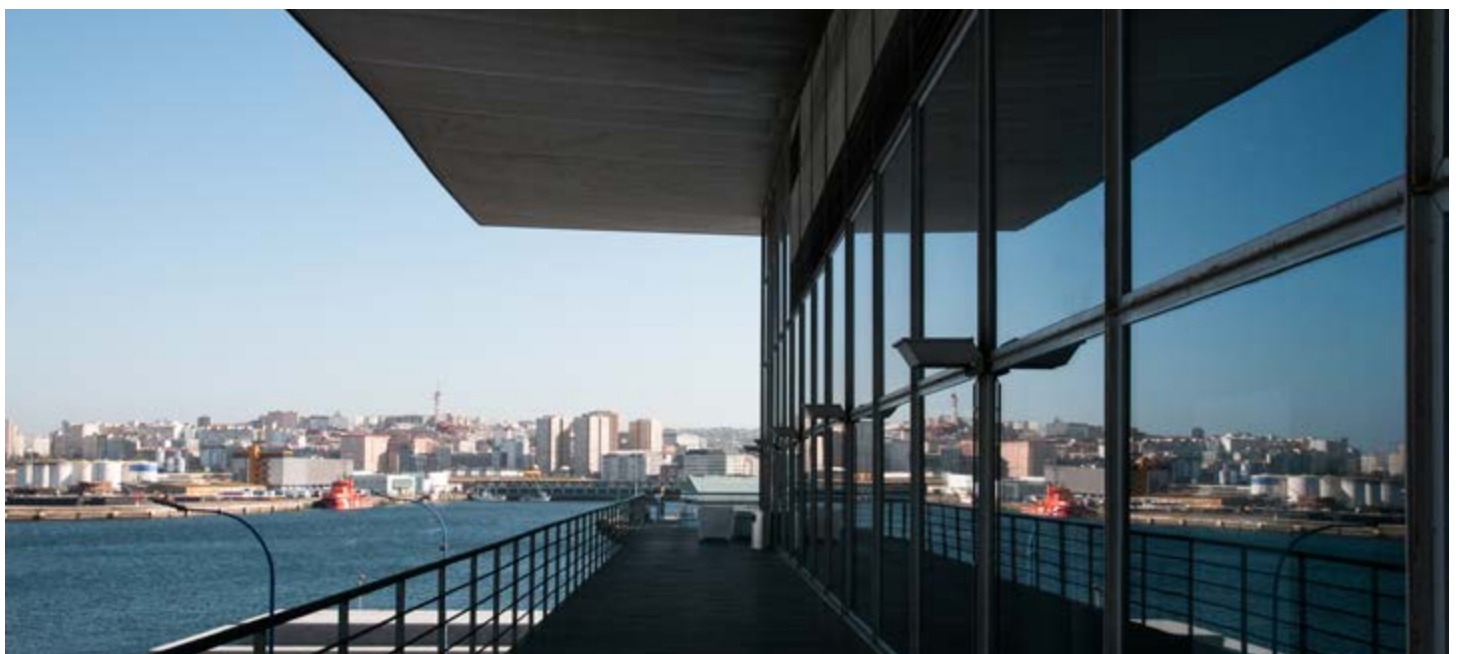
Un porto urbano nun litoral metropolitano. O caso de Barcelona. Cambios de rumbo e estratexia social para unha renovación do pactor porto cidade.

JOSEP BOHIGAS, Axencia Desenvolvemento Urbano Barcelona Rexional

Portos en rede. A litoralidade como condición portuaria. O caso do litoral Pornichet <> Saint Nazaire.

STÉPHANE BOIS, Polo de Desenvolvemento Nantes Saint Nazaire, e SAMUEL SORIANO, Axencia de urbanismo de Saint Nazaire

12:00 Pausa café



UNHA REVISIÓN ÁS POSIBILIDADES DE XESTIÓN DOS TERREOS

12:30 Titularidade e xestión dos terreos portuarios

As cidades portuarias no marco da ordenación do litoral

JAVIER SANZ LARRUGA, Observatorio de Dereitos do Litoral

Camiñando cara a xestión conxunta. O caso de Valencia

RAMÓN MARRADES, Director estratéxico do Consorcio Valencia 2007

14:00 Pausa xantar

A VOZ CIADÁ: QUE QUEREMOS PARA OS TERREOS PORTUARIOS

16:00 Espazo de traballo conxunto

18:00 Posta en común

18:30 Peche do Foro e celebración

5.2.3.DÍA 3, domingo 29/04.

Almorzo workshop en María Pita, entre as 10:30 e as 14:00h.



5.3.CONTIDOS

A continuación preséntase unha síntese dos contidos de cada unha das intervencións no Foro. No Anexo Intervencións do Foro Cidadán poden verse algunhas delas desenvolvidas de xeito integral polos propios autores e autoras. O Foro completo pode visualizarse en:

- Bloques 1 e 2: <https://vimeo.com/266916784>
- Bloque 3: <https://vimeo.com/267013380>
- Bloque 4: <https://vimeo.com/267773270>
- Bloque 5: <https://vimeo.com/267774840>
- Bloque 6: <https://vimeo.com/267775868>

5.3.1.0 futuro do litoral a debate

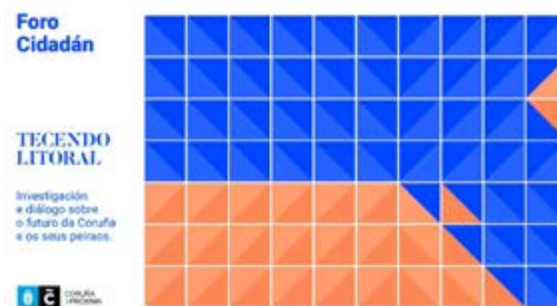
- 1) Presentación do Foro Cidadán: A Coruña e o porto, contexto recente, momento actual
- 2) A investigación: compartindo o proceso e as primeiras conclusións.
- Día e hora: 27 de abril, 10h
- Duración: 2 horas
- Relatoras: Consuelo Bautista, Sebastião Jornet, Olga Romasanta

> Principais temas abordados

Esta primeira sesión, trala apertura institucional, abriuse cun panorama xeral sobre a historia da cidade ligada ao porto da man da xornalista **Consuelo Bautista**, que puxo sobre a mesa o contexto máis recente, as alternativas que se foron estudando nas últimas décadas para o futuro porto exterior e posibles terreos do porto interior e o decorrer político cronolóxico do bordo litoral da Coruña.

A seguir, o equipo investigador, e na súa representación **Olga Romasanta e Sebastião Jornet** ofreceron unha síntese do traballo dos meses previos ao Foro. Primeiro, desde a perspectiva do proceso investigador, os axentes entrevistados, as fontes ás que se acudiron e as súas principais inquedanzas e propostas. En segundo lugar, e desde unha perspectiva máis ampla, as grandes liñas da investigación, os aspectos máis específicos e técnicos ligados ás características do bordo litoral coruñés e as principais cidades estudadas xunto cos modelos que estas representan e as súas leccións a aprender.

Esta sesión fechouse cunha intervención do alcalde, **Xulio Ferreiro**, que brindou o sentido global da investigación dentro da estratexia a seguir por parte do Concello a respecto dos portos, así como os pasos vindeiros de actuación.





5.3.2.A Coruña e o mar: identidade e vontade

- Día e hora: 27 de abril; 12:30 horas
- Duración 1:30 horas
- Relatoras: Ana Isabel Filgueiras, Xurxo Souto, Antón Luaces

> Principais temas abordados



Comezou esta sesión sobre identidade, memoria e vontade o xornalista **Antón Luaces**, que centrou a súa intervención nos motores económicos e de emprego na cidade, todos eles vencellados ao mar, desde os anos 60, así como o proceso de privatización de terreos gañados ao mar para intereses empresariais privados.

Pola súa banda, a arqueóloga **Ana Isabel Filgueiras** fixo un repaso histórico do vencello da cidade ao mar, ao porto e ao faro, salientando o invisible, os imaxinarios e o tanxible, o areal e a baía ao pé do mar bravo ao que se lle gañou terreo. Filgueiras enfatizou a necesidade de ver a cidade desde o mar, non desde a terra, sen perder de vista a importancia de toda a cultura e tradición relacionada co litoral.



Finalmente o músico e escritor **Xurxo Souto**, tamén fixo un repaso da historia do bordo litoral, tecéndoa a partir das expresións e da toponimia da cidade, os intercambios portuarios e as personaxes que surcaron o porto como parte do patrimonio cultural da cidade.

Os tres relatores sostiveron a través das súas conferencias que, na medida na que se coñeza a historia da cidade, o seu patrimonio material e inmaterial, daráselle o valor que merece e determinará o futuro.

> Principais temas no debate



O debate xurdiu arredor principalmente destas cuestións: a posibilidade de crear un museo que recolla o patrimonio material e inmaterial do mar; sobre a convivencia da baixura co porto aberto á cidadanía, e a revalorización do patrimonio material, especialmente dos centros de interpretación e das escavacións.

(Número de participantes no debate: catro)



5.3.3.A transformación dos peiraos como oportunidade. Bases para a reflexión. Unha oportunidade para o territorio

- Día e hora: 27 de abril, 16 horas
- Duración: 1:30 horas
- Relatoras: (Presentou Xiao Varela), Adina Dumitru, Jorge Arévalo, Carlos Nárdiz

> Principais temas abordados

Tralo marco de presentación do concelleiro **Xiao Varela**, a investigadora **Adina Dumitru** puxo sobre a mesa as cuestións medioambientais na planificación e nos procesos de rexeneración urbana. Comezou a súa intervención centrándose nos retos das cidades europeas e nas posibilidades que brindan as intervencións que toman en conta a natureza, principalmente como ferramenta adaptativa fronte ao cambio climático e como vía pra favorecer o benestar e saúde da poboación, a cohesión social, así como as posibilidades que abren a novas oportunidades económicas a través da innovación social. Ilustrouno con experiencias de outras cidades e proxectos europeos como exemplos de boas prácticas.

Pola súa banda, o enxeñeiro **Carlos Nárdiz** centrouse na infraestrutura gris, isto é, as oportunidades e retos da transformación da fachada marítima desde o punto de vista da mobilidade. Contextualizou a cidade da Coruña a respecto da mobilidade urbana e metropolitana, poñendo sobre a mesa a centralidade do transporte, especialmente tendo en conta a singularidade peninsular da Coruña e o potencial ferroviario que chega ata o corazón da cidade, centrándose nas diferentes necesidades da mobilidade rexional e de proximidade.

Por último, o arquitecto **Jorge Arévalo** centrou a súa participación no urbanismo adaptativo, desenvolvéndoo a través do exemplo do Plan HUCA en Oviedo: un modelo de rexeneración de espazos fronte á expansión, en diálogo constante cos axentes diversos da cidade en todos os pasos do proceso. Arévalo destacou a necesidade de que os procesos de rexeneración sexan resilientes e teñan como prioridade o pensamento estratéxico, avaliando constantemente os procesos urbanísticos, de xeito que se poidan corrixir os erros ou potenciar os elementos que mellor funcionan dos proxectos.

> Principais temas nos debates

O debate centrouse principalmente nas dúbidas dalgunhas das persoas asistentes sobre a titularidade dos terreos. Púxose sobre a mesa un interese especial nos temas relacionados coa mobilidade (especialmente o tren) e a relevancia do mar e do porto na súa relación coa cidade, en diferentes niveis, como por exemplo o tecido económico ou a identidade. Diante disto as respostas dadas polos relatores dirixíronse a observar o éxito das transformacións portuarias se estas teñen en conta as particularidades de cada porto, transformando as bases económicas da cidade e tendo en conta a herdanza recibida, tanto paisaxística, como patrimonial ou industrial.

Un dos temas salientados foi a necesidade de ter conta do cambio climático e o impacto da subida do nivel do mar; así como a necesidade de incorporar no proceso sobre o bordo litoral á arte contemporánea, como ferramenta de transformación.

(Número de persoas que participaron no debate: 3)





5.3.4.A transformación dos peiraos como oportunidade. Bases para a reflexión. Unha oportunidade para a economía: o mar como motor económico da Coruña

- Día e hora: 27 de abril; 18 horas
- Duración: 2 horas
- Relatoras: Xoán Carmona, Torcuato Teixeira, Xurxo Charlín + vídeo presentación de AZTI

> Principais temas abordados

Abriu esta sesión o economista **Xoán Carmona**, que introduciu a sesión económica poñendo en relevancia a economía azul, a necesidade de potenciar o crecemento tendo en conta os recursos, e a oportunidade das grandes superficies do porto interior para a rexeneración urbana e económica da cidade.

O vicepresidente da Lonxa da Coruña, **Torcuato Teixeira**, ofreceu en primeiro lugar datos sobre os volumes de pesca e de vendas na Coruña, tanto da flota de altura como da de baixura. A continuación expuxo as necesidades actuais da pesca a nivel local: non só conseguir máis cota de pesca, senón tamén deixar dispoñibles terreos para que o sector poida medrar e consolidar a súa actividade. Tamén amosou o seu interese polo modelo **AZTI**, un instituto de investigación científica ligada á pesca, que foi presentado mediante un vídeo explicativo sobre como se creou e como funciona esta institución vasca.

Pola súa banda, **Xurxo Charlín** presentou o programa Emprendemar do Concello de Cambados e a confraría de pescadores, orientado ao emprendemento desde dúas perspectivas: por un lado a capacitación e a fixación de poboación nova, e por outra banda de aproveitamento dos recursos locais, materiais, naturais e humanos. O programa foi un éxito na relación custo-resultado, especialmente en tanto que creou redes e conexións entre empresas, persoas e necesidades a nivel local.

> Principais temas nos debates

Foron moitas as ideas e recomendacións xurdidas no debate co público asistente. Algúns deles estaban vinculados directamente cos temas que se viñan de tratar, como a importancia da pesca de baixura e a vontade de utilizar os recursos locais ou de proximidade, así como o interese nos modelos que aproveitan recursos endóxeos, recursos turísticos.... A mestura de espazos foi salientada en repetidas ocasións e por diferentes modelos, entre eles a combinación de actividades nocturnas e diúrnas ou a combinación de usos (ten sentido que a beira do mar estea ocupada por naves industriais? Que se fai coas empresas que precisan estar preto do mar?).

Do caso de Emprendemar, exposto nesta sesión, resaltouse que o exportable é a posibilidade de xerar tecido relacional, facer posible que xurdan relacións e diálogos entre sectores ou persoas.

Por último, destacou durante o debate a importancia de todas as flotas, e mesmo a súa diversidade, como foco de atención de compradores e minoristas, e por tanto polo económico.

(Número de persoas que participaron no debate: oito).

5.3.5. Unha mirada poliédrica para a xestión do territorio litoral da Coruña. Presentación das catro experiencias a debate

- Día e hora: 28 de abril, 10 horas
- Duración: 2 horas
- Relatoras: Carles Llop, José González-Cebrián Tello, Toni Vidal, Ibon Areso, Josep Bohigas, Samuel Soriano

> Principais temas abordados

Tras a presentación do arquitecto **Carlos Llop**, que enlazou a visión poliédrica da xornada anterior coa necesidade de tecer conxuntamente os procesos con todos os axentes, desde todas as disciplinas. A seguir, cada un dos relatores puxo sobre a mesa as principais características e retos das cidades que representaban.

Comezou **Toni Vidal**, que presentou o seu estudo sobre as transformacións paulatinas do porto de Maó, con certas características comúns co caso coruñés, que foron xerando unha serie de espazos sen uso e que só terán saída se investiga as necesidades da poboación e a socioloxía do territorio.

Tralo caso de Maó, **Ibon Areso** fixo un retrato áxil do proceso de transformación da ría de Bilbao, que tivo a complexidade de tecerse dialogando con multitude de axentes, e que implicou non só ao sector público senón tamén o privado, e que se converteu nun emblema da rexeneración urbana que tivo desde o seus inicios como motor a creación de emprego.

O caso do porto de Barcelona foi presentado por **Josep Bohigas**, que fixo un percorrido pola experiencia e os conflitos históricos entre o porto e a cidade, ata a recuperación da fachada marítima, así como os retos aínda sen resolver que ten por diante en canto ao diálogo do mar cos barrios.

Pola súa banda, **Samuel Soriano** explicou a transformación do porto de Saint Nazaire-Nantes, un exemplo de transformación desde a competencia entre portos ao porto en rede, no que se establece unha convivencia entre diversos sectores: desde os sectores produtivos aos sectores de innovación, pasando polos usos lúdicos e de ocio, entre outros, traspasando a diversidade urbana ao propio porto.

Por último, **José González-Cebrián Tello** tivo o cometido de recoller os contidos expostos na mesa e levalos ao caso coruñés.

> Principais temas nos debates

Esta sesión provocou moitas cuestións, centradas principalmente nas rede do porto coas localidades adxacentes e como telas en conta na rexeneración do porto; as dúbidas de se é precisa a desafectación para outros usos; por outra banda houbo dúbidas sobre as concesións e se realmente existe urxencia en tomar decisións. Algunha das persoas participantes agradeceu a exposición na sesión de boas e malas prácticas das que aprender para o caso coruñés, así como a preocupación polo emprego e a innovación.

(Número de participantes no debate: oito).





5.3.6. Titularidade e xestión dos terreos portuarios

- Día e hora: 28 de abril, 12.30 horas
- Duración: 1:30 horas
- Relatoras: Javier Sanz Larruga, Ramón Marrades

> Principais temas abordados



O catedrático de dereito administrativo **Javier Sanz Larruga** abriu esta sesión poñendo sobre a mesa as nocións básicas da xestión integrada do litoral desde o punto de vista do dereito administrativo, os distintos modelos de xestión, os dereitos do litoral e a interdependencia dos medios. A seguir, enfocouse no crecemento azul e os sectores implicados nesta economía azul, así como a estratexia atlántica da Unión Europea e o resto da planificación mariña multisectorial a futuro.

Pola súa parte, **Ramón Marrades** expuxo o modelo de xestión integrada da Marina de Valencia, como proceso de corrección de erros nun primeiro momento, e de activación produtiva e apropiación cidadá, incidindo na importancia de que sexa un modelo economicamente sostible, que conecte coas necesidades reais da cidade, e que aposte polo reforzo dos usos públicos dos espazos, así como a transición cara unha economía con raizame na cidade, que constrúa un marco permisivo para ir incorporando proxectos e ideas novas.



> Principais temas nos debates

Durante o debate enfatizouse a idea de corrixir os erros, máis aínda que ocupar os espazos; tamén se fixeron cuestións sobre a débeda no caso valenciano, así como sobre a xestión das propostas hoteleiras para os terreos a pé de mar e a súa relación co pago da débeda. Algunhas outras cuestións versaron sobre o convenio asinado pola Autoridade Portuaria e a Xunta e a preocupación sobre como conseguir que se active un diálogo entre as administracións diversas. Tamén se mencionou a implicación da universidade.

(Número de persoas que participaron no debate: catro).



5.4. PARTICIPACIÓN

O Foro cidadán contou con diversos momentos onde a participación se materializou dun ou outro xeito. Foron os seguintes:

DINÁMICA	CANDO	QUEN	CANTAS PERSOAS
Achegas nos debates	Despois de cada intervención	Todas as persoas	27
Un porto con memoria(s)	Venres 27 ás 13:30h	Todas as persoas	47
O porto que queremos	Sábado 28 ás 16:30h	Todas as persoas, con inscrición previa	99
Almorzo workshop	Domingo 29 ás 10:30h	Relatores e relatoras do Foro, persoas do equipo de goberno e voceiras da oposición	20 + 9 persoas do equipo de investigación

5.4.1. Achegas nos debates

Para facilitar a súa comprensión, as achegas aos debates están reseñadas en cada apartado específico de intervencións do Foro, no capítulo anterior.





5.4.2. Un porto con memoria(s)

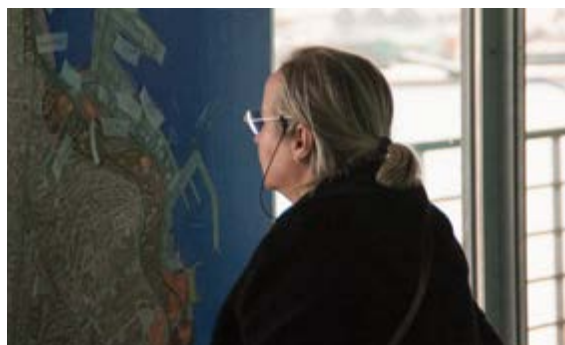
Esta dinámica, situada xusto despois da entrevista aberta a Ana Isabel Filgueiras e Xurxo Souto sobre a memoria da cidade en relación ao mar, tivo como obxectivo mapear dun xeito sinxelo e estimulante os usos que se facían dos terreos portuarios antes de que estiveran pechados. A finalidade era elaborar unha cartografía na que se aprecien os lugares máis emblemáticos para os veciños e veciñas, así coma os tipos de usos máis frecuentes, constituíndo un elemento máis de coñecemento do “espazo vivido” que serve de base para as propostas de transformación.

O material entregado a cada persoa consistiu nun plano do porto e unha ficha coas seguintes preguntas:

- Que facías nos terreos portuarios antes de que estiveran pechados? En que zonas? (Marca os usos que lembres no plano)
- Hai algún deses usos que botes especialmente en falta?
- E algún que sigas facendo actualmente?



O nivel de participación foi alto. A pesar do atraso nos tempos, 47 persoas cubriron a ficha e participaron no mapa colectivo escribindo o seu uso. As respostas poden verse cuantificadas e tipificadas na cartografía resultante; porén, compartimos aquí algunhas notas xenéricas. O uso máis sinalado na primeira pregunta con moita diferenza foi o de pasear polos terreos portuarios, complementado con outras opcións lúdicas (como andar en bicicleta, navegar, pescar, ver as estrelas, comer ou tomar algo,...), comerciais (mercar peixe) ou laborais (traballar propiamente dentro nos terreos). Moitas persoas sinalan o simple feito de ver o mar e os barcos, como unha forma de coñecemento da cidade e dun dos seus pulmóns produtivos.



No que atinxe á segunda pregunta, a idea que subxace constantemente nas respostas é a do achegamento ao mar para o desfrute cidadán, volvendo ser a contemplación e o paseo opcións maioritarias. Cómpre sinalar que algunhas persoas apuntan que botan en falta elementos agora inexistentes como a praia do Lazareto ou a barca a Oleiros. A respecto da terceira, a meirande parte das participantes non realiza na actualidade ningún uso, a excepción dalgunha que aínda vai mercar ou navegar.



Esta pequena experiencia serve, ao noso ver, como termómetro para testar dúas cousas:

- A primeira, que hai un gran interese polas cuestións relacionadas coa memoria e o vínculo afectivo co porto. Moitas persoas achegábanse logo ao plano colectivo, ou seguían comentando nos descansos aqueles usos que lembraran.
- A segunda, que dado o recente do peche dos terreos, os recordos están aínda moi frescos e en capas moi diferentes da poboación, constituíndo unha achega moi interesante para as propostas de usos futuros.

5.4.3.0 porto que queremos

5.4.3.1. Obxectivos e desenvolvemento

Esta foi a dinámica máis extensa de participación cidadá, ocupando entre as 16:00 e as 18:00h do sábado, xusto a continuación dos bloques de intervencións e mesas redondas. Participaron dela 99 persoas, con inscrición previa para poder contar cun grupo manexable e onde todas as persoas puideran estar cómodas conversando. Esta sesión foi deseñada seguindo os seguintes obxectivos:

- Integrar os contidos do Foro, repasando aqueles conceptos especialmente relevantes e complementándoos coa mirada doutras persoas.
- Debater nun contexto cómodo, distendido e inclusivo os puntos quentes deste proceso, ademais de conversar sobre o tema nun sentido máis amplo de intercambio entre persoas.
- Fomentar a implicación activa da veciñanza neste proceso, dándolle un espazo de calidade ás súas opinións e necesidades e intentando que se sintan conectadas e motivadas para seguir de preto os acontecementos por vir.
- Recoller a mirada cidadá sobre a proposta na que está a traballar o equipo de investigación e o Concello, enriquecendo con novas informacións, e testando, a modo de termómetro, os temas máis populares e os que precisan de máis consenso.

Para isto, deseñamos o seguinte desenvolvemento:

Recibimento no plenario, presentado por Claudia Delso, Concelleira de Participación, e conducido por Andrea Rico, unha das facilitadoras do Foro. Nel explicouse o sentido da sesión e o formato de traballo.

Dividímonos en catro grupos operativos. Cada un foi a unha sala independente de traballo, acompañado dunha persoa facilitadora. Estes grupos, dunhas 25 persoas, dividíronse á súa vez en pequenos grupos onde todas as persoas puideran compartir as súas impresións, dunhas cinco persoas. Estaban conducidos por unha voluntaria anfitroia, que tomaba nota das ideas que saían. Para garantir unha atmosfera cómoda e amable dispúxose o café no espazo intermedio, de xeito que as participantes puideran levantarse, tomar algo, e seguir conversando. Nestes grupos, as facilitadoras explicaron o desenvolvemento e presentaron as preguntas, cuxas respostas as persoas participantes debían anotar no mantel da súa mesa. Cada pregunta contaba cun tempo aproximado de 20'. Estas foron as cuestións:

- Que me levo do Foro Cidadán Tecendo Litoral? (ideas, momentos, frases, persoas,...)
- Que quero que o meu Concello teña en conta para o futuro dos terreos portuarios?
- Decálogo Litoral (documento reproducido no Anexo Dinámica O porto que queremos...). Neste último punto, pedíase ás persoas que leran o Decálogo Litoral, un documento feito a partir das conclusións presentadas pola investigación no primeiro bloque do Foro, entendido como un marco xenérico.





Ao remate desta parte volveuse ao plenario conxunto, onde unha facilitadora pechou a sesión e agradeceu a participación. A continuación tivo lugar o peche institucional do Foro, por Xiao Varela, e o peche artístico, coa intervención do poeta e mariñeiro Xosé Iglesias, e a poeta e mariscadora Teresa Ramiro.

5.4.3.2. Clima e ideas principais

O traballo dos diferentes grupos transcorreu con moi bo clima. A atmosfera era cómoda e as preguntas resultaron do interese das participantes, facendo difícil cortar e axustarse aos tempos previstos. As conversas fluían e ían afondando cada vez máis nos temas previstos. Houbo diversidade nas achegas e todas as persoas participaron nas conversas. Ao analizar as anotacións de cada mantel, transcritas no Anexo Actas das dinámicas de participación, pode verse que numerosas participantes agradeceron a posibilidade de participar, e a vontade de seguir podendo achegar a súa mirada para o devir deste proceso.

Resulta curioso ver como as respostas ás tres preguntas se mesturan, constituíndo distintas portas de entrada á mesma información, e servindo como un mapeo integral dos temas que máis preocupan na mirada cidadá sobre este tema.

Os conceptos máis repetidos nunha lectura global son "participación" (no que atinxe ao Foro, pero tamén ao conxunto do proceso), "coñecemento" (valorando a posibilidade de contar con voces expertas, tanto no Foro como nas posteriores sinerxías que haberá que establecer), "motor económico" (a oportunidade de revitalizar a economía da cidade, con usos innovadores e limpos, un "porto que siga sendo porto"), "conexión" (do porto coa cidade, da cidade coa área metropolitana, do porto con outros portos, dos usos futuros coas necesidades da cidadanía) e, sobre todo, "mar" (oportunidade para conectar con el, pesca, patrimonio, divulgación, tradición e innovación, etc). Sen entrar nunha análise cuantitativa estrita, si parece de interese resaltar aquelas ideas máis repetidas nos catro espazos para cada pregunta:

> 1. Que me levo do Foro Cidadán?

As palabras máis repetidas son información, coñecemento, experiencias e participación. Á ilusión por sentir estar vivindo un momento histórico e a sintonía coas ideas expostas, hai voces que suman a sensación de estar abafadas pola complexidade do tema e a falta de acordos políticos. Algunhas persoas engaden o escepticismo, pola dificultade para chegar a novos sectores da sociedade. Chamaron especialmente a atención os temas de mobilidade, o urbanismo adaptativo, o corredor verde, a importancia do mar para a cidade,

> 2. Que quero que o meu Concello teña en conta para o futuro dos terreos portuarios?

No plano máis político, salientan a revisión dos Convenios do 2004 e a necesidade de chegar a un acordo no que se evite totalmente a venda dos terreos. No "como" facelo, destacan conceptos como a flexibilidade e as propostas reversibles, ademais doutras reflexións sobre a necesidade de facer este proceso ben e a modo ("sen carreiras", "artesanal", "sen présa"), combinadas coas de urxencia (por que non se venda, por activar a outros sectores sociais). As sinerxías son outra das ideas máis repetidas, aludindo en diversas ocasións á Universidade e aos ámbitos das tecnoloxías.

No “que” facer, cobran especial relevancia conceptos como a mobilidade (tren e transporte marítimo), a sustentabilidade (fálase moito dela. Cambio climático, actividades limpas, oportunidade para opcións innovadoras, enerxía renovable, biodiversidade. O porto como “faro da recuperación medioambiental”), a conexión cos barrios, as dotacións relacionadas cos coidados (xente maior). Como se sinalaba na lectura global, as ideas máis repetidas teñen que ver co mar e o motor económico, cobrando unha especial relevancia a pesca (como tradición e economía), e os temas relacionados con identidade e memoria. Necesidade de pasear polo porto, abrillo, devolver á cidade.



> 3. Decálogo Litoral

Na lectura do Decálogo, vólvense repetir moitas das ideas xa comentadas. En xeral, a sensación é de moita sintonía. Dedicáselle especial espazo aos puntos que teñen que ver coa participación da veciñanza e a conectividade e accesibilidade.

Pola súa omnipresenza e a conexión coas ideas compartidas nos espazos de conversa con axentes previos ao Foro, estas liñas poden considerarse como “patróns de consenso”; ideas forza moi presentes nunha parte da sociedade coruñesa e coas que o Concello debería tecer os seguintes pasos.





5.4.4.Almorzo workshop

5.4.4.1.Objectivo, desenvolvemento e participantes

O workshop foi concibido como un espazo de traballo coas persoas relatorias do Foro, onde aproveitar o seu coñecemento para afinar na folla de ruta do goberno. Así mesmo a esta xornada asistiron diferentes persoas en representación da corporación municipal, como o equipo de investigación e mediación de Tecendo Litoral.





O método de traballo que se empregou foi o seguinte:

1. Previamente, afinar as primeiras conclusións expostas pola investigación no Foro, simplificando os puntos e recollendo o feedback do propio Foro.
2. Xa na xornada de traballo, a sesión comezou co recibimento por parte do Alcalde, Xulio Ferreiro, e a presentación por parte da facilitación do sentido da sesión e a metodoloxía. Recapitulouse para entender en que momento do proceso estabamos e presentáronse as cinco certeza (ou "bases programáticas", como se as renomeou despois do proceso de traballo) resultantes da investigación e o Foro.
3. Logo, dividiuse ás persoas asistentes en tres grupos heteroxéneos, combinando persoal da investigación, político, e relatoras, atendendo aos perfís de cada persoa. O obxectivo destes espazos foi, partindo dos cinco puntos expostos, afondar no "como" camiñar cara eles e nos "primeiros pasos" que o Concello debería dar. Esta parte tivo unha duración aproximada duns 90 minutos.
4. Para rematar, volveuse ao espazo conxunto, onde unha persoa de cada grupo expuxo brevemente que se estivera traballando. Abriuse unha rolda de últimas apreciacións, e clausurouse a xornada agradecendo o esforzo.

As actas de cada grupo de traballo poden consultarse no Anexo Actas das dinámicas de participación. Porén, pola súa relevancia conclusiva, expóñense a continuación os puntos de partida e as conclusións compartidas conxuntamente no final da xornada de traballo.

5.4.4.2. Punto de partida

Comezamos a mañá recordando as bases programáticas extraídas dos meses de investigación e resultados das xornadas de venres e sábado no Foro, Tecendo Litoral

1. Un solo portuario 100% público, de xestión e liderazgo público cunha clara vocación de solo produtivo e de produción, cunha intensa actividade vencellada principalmente ao mar e complementada con outros usos e actividades que outorguen ao porto a condición dun espazo de referencia en canto a motor económico dentro da cidade.

2. A necesaria mirada multiescalar do porto, atendendo a:

- Un porto en rede portuaria con outros portos, rede da rexión ártabra.
- A "metropolitanidade" do porto
- A maritimidade do lugar e a súa necesaria planificación
- A litoralidade do espazo público

3. O porto como enclave urbano significativo. O espazo vivido e a memoria histórica material e inmaterial do pasado, patrimonio e lugar común dos moradores da Coruña. Lugar de oportunidade de reequilibrio dos déficits da cidade en xeral e dos barrios en particular.

4. O porto como conector ambiental e articulador de mobilidade:

- Conector ambiental pola privilexiada posición dentro dos territorios reserva da biosfera, sensible ao cambio climático e potencial modelo na nova época de transición enerxética.
- Articulador da mobilidade por ser un lugar de alta accesibilidade, intercambiador modal da mobilidade e lugar de referencia do modelo de mobilidade saudable no contexto da cidade da Coruña.

5. A reprogramación dos convenios do 2004, dentro do contexto socioeconómico actual. A elaboración dun novo relato do porto e do bordo litoral que integre a participación, gobernanza e decisión colectiva coa concertación de axentes sociais, institucionais e profesionais técnicos. Redacción dun novo pacto do litoral.

5.4.4.3. Conclusións

Despois do tempo nos tres grupos, na posta en común final do traballo de cada unha das mesas salientábase o necesario achegamento entre administracións, o recoñecemento da posta en valor da compoñente identitaria, patrimonial e ambiental dos terreos, mais aló das cuestións políticas e de xestión e a reafirmación da lectura do litoral e da cidade litoral no seu conxunto.

A partires das conclusións de cada unha das mesas, sen que se presentase un momento de consenso final no debate, recóllese a continuación o que podería ser a resposta desta xornada ás tres preguntas presentadas ao inicio:

> Reformulación das bases programáticas

1. Un solo portuario 100% público, de xestión e liderazgo público cunha clara vocación de solo produtivo e de produción, cunha intensa actividade vencellada principalmente ao mar e complementada con outros usos e actividades que outorguen ao porto a condición dun **espazo de referencia en canto a motor económico dentro da cidade**. Un modelo económico que explore alternativas de desenvolvemento económico **alleas a procesos irreversibles de transformación**, respectuosos co medio e en sintonía coas demandas do tecido social.

2. A necesaria mirada multiescalar do porto, atendendo a:

- Un porto en rede portuaria con outros portos.
 - A rede mundial
 - A rede Atlántica - Cantábrica
 - A rede da rexión ártabra.
- A "metropolitanidade" do porto
- A maritimidade ou a lectura dende o mar, e a súa necesaria planificación
- A litoralidade do espazo público, ou a lectura do conxunto litoral.





3. O porto como enclave urbano significativo. O espazo vivido e a memoria histórica colectiva material e inmaterial do pasado, patrimonio e lugar común dos moradores da Coruña. Lugar de oportunidade de reequilibrio dos déficits da cidade en xeral e dos barrios en particular.

4. A sustentabilidade como alicerce da reflexión e transformación do litoral, un obxectivo en si mesmo, transversal a todos os procesos que asuma a dialéctica entres os diferentes ritmos de rexeneración e transformación. **A función do porto como conector ambiental e articulador de mobilidade:**

- Conector ambiental pola privilexiada posición dentro dos territorios reserva da biosfera, sensible ao cambio climático e potencial modelo na nova época de transición enerxética.
- Articulador da mobilidade por ser un lugar de alta accesibilidade, intercambiador modal da mobilidade e lugar de referencia do modelo de mobilidade saudable no contexto da cidade da Coruña.

5. A Carta litoral, a elaboración dun novo relato do porto e do litoral alén dos terreos portuarios, que integre a participación, gobernanza e decisión colectiva coa concertación de todos os axentes, que na súa construción sexa quen de chegar ao tecido social. Relato que incluírá unha exploración conxunta para **dar solución ao financiamento da débeda do Porto Exterior**, a reprogramación dos convenios do 2004, con acordos claros en canto aos usos permitidos no dominio público e no marco dun **cambio de paradigma legal**.

> Como acadar as bases programáticas

1. Profundando no coñecemento da realidade portuaria, “o litoral en datos” realizando unha radiografía do situación actual, tanto a nivel das decisións que xeran conflito no proceso de negociación e acordos entre administracións, nomeadamente, a débeda e a titularidade e xestión dos terreos, como nos datos tanxibles e obxectivos dos terreos e das actividades existentes e da transformación dos terreos.

- **Poñer enriba da mesa de negociación a situación real da débeda** dun xeito sincero:
 - No escenario socioeconómico do ano 2004, valorar a hipótese da rendibilidade dos terreos que se propoñían como fonte de ingresos para a liquidación e valoración da mesma hipótese no momento actual.
 - Coñecer os custes e prazos relativos á amortización da débeda.
 - Explorar as outras posibilidades de financiamento da débeda ou ben a súa condonación.
- **Explorar alternativas da tenencia e xestión do solo.** Analizar a posibilidade de que os terreos sigan a ser portuarios e implantar a partires dun PE, un sistema de concesións nos que se defina o tempo de arrendamento e o prezo do solo.
- **Empoderar á administración local** e facela partícipe na toma de decisións na transformación do litoral, para o que aflora a necesidade de promover un cambio lexislativo.

- **Avaliar os custes reais aproximados** de rexeneración ambiental dos terreos, de realización das principais infraestruturas e de urbanización (tendo en conta as diferentes hipóteses de transformación).
- **Coñecer con precisión os estado das actividades e das concesións** e as expectativas de cada unha das empresas en canto ao seu futuro, así como aquelas actividades que teñen mais arraigo ao lugar e valórase positivamente que desenvolvan a súa potencialidade nos terreos do litoral, aquelas que xa teñen previsto a súa relocalización no porto exterior, e aquelas que poderían realizar as súas funcións igual ou mellor noutros espazos produtivos da cidade. (Neste eido cóntase cos datos da Memoria Anual do 2016 e as contas anuais publicadas, polo que sería aconsellable profundar nesta información).

2. Establecendo as bases para a construción dun espazo interadministrativo de confianza,:

- Procurar espazos de encontro, achegar os discursos
- Baixar a tensión nas negociacións e achegamentos
- Recuperar a confianza entre os distintos axentes implicados.
- Aflorar fórmulas de colaboración interadministrativa

3. Construír un modelo de Cidade Portuaria consensuado, mais aló da dicotomía porto - cidade, onde os xestores da cidade e os xestores do porto traballen en sintonía. Para acadar ese modelo, bosquexanse algunhas pautas iniciais:

- Consensuar a redacción da **"Carta do Litoral"** (que será o **documento estratéxico** que rexerá o programa de actuación e conformará un documento marco para definir os programas e accións e curto, medio e longo prazo)
- Levar a cabo estratexias de urbanismo adaptativo **a medio prazo**
- Implantar accións tácticas **a curto prazo**.

4. Recuperando o vínculo da cidade e da cidadanía co porto e co litoral, introdúcense aspectos a ter en conta nas estratexias e accións do punto anterior:

- **A Carta Litoral**, debe incorporar a memoria colectiva e a visión da veciñanza respecto ao porto e ao seu futuro como instrumento que sirva, ademais, para implicar á cidadanía nas negociacións e redefinición do litoral
- Como accións tácticas, pode comezarse por unha serie delas que a nivel simbólico axuden á reconciliación entre cidade e o porto.

5. Apostando por un porto mediano en rede con outros portos medianos, partir dunhas expectativas de desenvolvemento ligadas á realidade territorial, apostando por un crecemento proporcional con baixo impacto social e ambiental e reforzando as vantaxes de ser un porto mediano, e establecendo unha rede sólida que favoreza o enriquecemento de cada un dos membros.



> Os primeiros pasos

- 1.** A promoción dun cambio de paradigma legislativo
- 2.** A construción da novo relato do Porto, a Carta Litoral impulsada pola administración local partindo do proceso Tecendo Litoral e cos axentes achegados, facendo esforzo en sumar aquelas voces ausentes na fase inicial.
- 3.** A xeración dun espazo de confianza entre os diferentes axentes, para isto apúntase a posibilidade de realización dun novo foro/ encontro cunha participación plural no que non falte ningún axente implicado, partindo dun esforzo no diálogo previo, e promovendo que a organización do evento parta dun axente externo ás administracións en conflito, como pode ser a Universidade. Como obxectivo de traballo, establecerase referendar a Carta Litoral, na que se establezan claramente o espazo de colaboración interadministrativa elixido, a estratexia para asumir o financiamento da débeda, a definición do modelo de cidade portuaria vencellado a unas bases programáticas e a unhas axendas adaptativas.
- 4.** Diseñar os elementos que parten da definición estrutural da Carta Litoral (infraestruturas, conectividade co litoral e coa cidade, etc.). Unha posibilidade achegada é por medio da realización dun concurso de ideas para a transformación dos terreos, no que o programa sexa a Carta Litoral referendada.
- 5.** Establecer as prioridades e as accións tácticas en terreos municipais que poidan executarse a curto prazo co gallo de manter a dialéctica entre os diferentes ritmos de transformación e avanzar na integración de ambos tecidos.



6.DOCUMENTO EXECUTIVO

Folla de ruta para abordar o reto de tecer o litoral



6.1.CONCLUSIÓN DO PROCESO

Relátanse neste capítulo as conclusións xerais, con carácter operativo, que derivan dos traballos de investigación e mediación realizados nos últimos seis meses e a súa culminación a través do Foro Tecendo Litoral.

Non se pode obviar a **complexidade do proceso**, pola propia natureza dos obxectivos, e sobre todo polos desacordos existentes entre os principais axentes políticos e administrativos do porto e da cidade, o que repercute nunha gran polaridade na opinión pública. Complexidade que transcende aos traballos de investigación, dificultando as labores de documentación e contraste de datos, opinións e posicionamentos, incidindo na diminución da diversidade agardada no que se pensaba un proceso plural e aberto ao diálogo, e engadindo a dificultade de asumir importantes cambios de rumbo no seu percorrido.

Porén, e como se reflicte na exposición das seguintes conclusións, a **esperanza e a ilusión** acompañaron o proceso de investigación e de mediación dende o inicio **na complexidade de tecer conxuntamente**, enriquecéndoo con achegamentos persoais e traballo intenso, coa certeza de que cada paso é importante no camiño de Tecer o Litoral.

6.1.1.A Revisión do modelo

As grandes afirmacións que se extraen deste proceso e que cobran forza en cada un dos bloques de traballo poden resumirse en catro principais:

- A necesidade de **reformulación do modelo** de relación da cidade co porto e co litoral, e en consecuencia, a reformulación do modelo de xestión dos terreos. O **recoñecemento da complexidade** do proceso e a necesidade de implantación de estratexias, ferramentas e alianzas acaídas para o mesmo .
- A necesidade de **reafirmación dos alicerces do proceso**; o recoñecemento da identidade marítima e mariñeira da Coruña, a sustentabilidade como fío condutor, a titularidade pública dos terreos como obxectivo.
- A necesidade de crear un **espazo de diálogo e entendemento** entre as partes implicadas, e a suma de novos actores creando novas alianzas en sectores ata o de agora non apelados, especialmente a propia cidadanía que debe pasar a formar parte da articulación do motor de cambio.
- A necesidade de **ampliar a mirada**, non só do ámbito de reflexión (pasando dos terreos portuarios a desafectar, ao ámbito entre o dique de abrigo e a Pasaxe), senón incluíndo a mirada metropolitana e Ártabra dentro do conxunto do litoral atlántico.

6.1.2.As bases programáticas

No camiño da construción dun novo modelo de cidade, e como parte conclusiva do proceso, recóllense as bases programáticas como bases sólidas para un novo modelo de cidade portuaria, que entendemos foron referendadas ao longo do proceso e no Foro Tecendo Litoral.

1. Un solo portuario 100% público, de xestión e liderazgo público cunha clara vocación de solo produtivo e de produción, cunha intensa actividade vencellada principalmente ao mar e complementada con outros usos e actividades que outorguen ao porto a condición dun **espazo de referencia como motor económico dentro da cidade**. Un modelo económico que explore alternativas de desenvolvemento económico **alleas a procesos irreversibles de transformación**, respectuosos co medio e en sintonía coas demandas do tecido social.

2. A necesaria mirada multiescalar do porto, atendendo a:

- Un porto en rede portuaria con outros portos.
 - A rede mundial
 - A rede Atlántica - Cantábrica
 - A rede da rexión Ártabra.
- A “metropolitanidade” do porto, que implica a toda unha grande área urbana
- A maritimidade ligada á identidade e ao sentimento pero tamén á lectura dende o mar, e a súa necesaria planificación
- A litoralidade do espazo público, ou a lectura do conxunto litoral.

3. O porto como enclave urbano significativo. O espazo vivido e a memoria histórica colectiva material e inmaterial do pasado, patrimonio e lugar común dos moradores da Coruña. Lugar de oportunidade, de reequilibrio dos déficits da cidade en xeral e dos barrios en particular.

4. A sustentabilidade como alicerce da reflexión e a transformación do litoral, un obxectivo en si mesmo, transversal a todos os procesos que asuma a dialéctica entres os diferentes ritmos de rexeneración e transformación. **A función do porto como conector ambiental e articulador de mobilidade**:

- Conector ambiental pola privilexiada posición dentro dos territorios reserva da biosfera, sensible ao cambio climático e como potencial modelo na nova época de transición enerxética.
- Articulador da mobilidade por ser un lugar de alta accesibilidade, intercambiador modal da mobilidade e lugar de referencia do modelo de mobilidade saudable no contexto da cidade da Coruña.

5. A Carta litoral, a elaboración dun novo relato do porto e do litoral alén dos terreos portuarios, que integre a participación, gobernanza e decisión colectiva coa concertación de todos os axentes, que na súa construción sexa quen de chegar ao tecido social. Relato que incluírá unha exploración conxunta para **dar solución ao financiamento da débeda do Porto Exterior**, a reprogramación dos convenios do 2004, con acordos claros en canto aos usos permitidos no dominio público e no marco dun **cambio de paradigma legal**.

6.1.3.Recomendacións operativas

Recóllense unha serie de conclusión, ideas e recomendacións que destacaron ao longo do proceso, xa sexa pola súa claridade para incidir na pertinencia e eficiencia do proceso como pola súa intensidade en canto á forza e a súa compoñente cuantitativa. Poden considerarse aquelas notas para “non esquecer” en cada unha das temáticas abordadas, e que formarán parte do conxunto de redes coas que tecer o bordo litoral.

1. En canto ao proceso, partindo dun esquema procesual en tres etapas: as estratexias, os principios e orientacións urbanas; e os proxectos operativos e as políticas públicas. Cómpre non esquecer **a importancia do proceso**, do “*facere, faciendo*” de entender cada peza como un elemento valioso do cambio e da transformación. A pertinencia de poñer en marcha accións inmediatas que axuden a xerar os cambios para o futuro, pero tamén de apoiar a esperanza da cidadanía en canto á posibilidade de acadar o modelo de cidade e de litoral desexados.

- **O urbanismo adaptativo como ferramenta** de aproximación á transformación. Na reafirmación da sustentabilidade do proceso.
- **A reversibilidade das accións**, como premisa para a toma de decisións en canto ao modelo de tenencia e xestión, explorando alternativas de ocupación dos terreos por medio de concesións, cesións de uso, xestión pública, etc.
- **En relación co anterior, explorar alternativas da tenencia e xestión do solo**. Analizar a posibilidade de que os terreos sigan a ser portuarios e implantar a partires dun PE, un sistema de concesións nos que se defina o tempo de arrendamento e o prezo do solo.
- **Poñer enriba da mesa de negociación a situación real da débeda** dun xeito sincero:
 - No escenario socioeconómico do ano 2004, valorar a hipótese da rendibilidade dos terreos que se propoñían como fonte de ingresos para a liquidación e valoración da mesma hipótese no momento actual.
 - Coñecer os custes e prazos relativos á amortización da débeda.
 - Explorar as outras posibilidades de financiamento da débeda ou ben a súa condonación.
- **Empoderar á administración local** e facela participe na toma de decisións na transformación do litoral, para o que aflora a necesidade de **promover un cambio legislativo**.

2. En canto á concertación entre axentes e o espazo común, conflúen a necesidade por unha banda, de dar resposta ao necesario entendemento entre administracións e por outra, de facer participe a institucións, colectivos e á cidadanía, no proceso de transformación e cambio, pasando de ser observadores a ser partes integrantes como pezas que aportan valor e coñecemento.

Na procura dun espazo de concertación e consenso estímase imprescindible a recuperación da confianza entre as distintas administracións, valorando:

- Incorporar no proceso novos axentes que medien e amplifiquen a visión panorámica do proceso. Como poden ser os diferentes grupos de investigación da Universidade.
- Baixar a tensión nas negociacións, por medio dunha linguaxe mais acolledora, inclusiva e creativa.
- Entender a confrontación como un valor dentro da complexidade do proceso, no que o consenso pacifique as diferentes visións e opcións construindo un modelo enriquecido.
- Valorar a compoñente temporal como aportadora de coñecemento, con capacidade de dar resposta a momentos cronolóxicos concretos. Valorar que os cambios globais acaecidos nos últimos 14 anos deben servir como base da nova proposta, esquecendo a confrontación dos diferentes modelos de desenvolvemento
- Aflorar fórmulas de colaboración interadministrativa.

Reafirmar a certeza de que a cidadanía que lembra e coñece o pasado e, vive, traballa e habita o presente imaxinando e desexando o futuro teña o dereito a proxectalo e enriquecelo:

- Establecer mecanismos de participación activa, co triplo obxectivo de compartir coñecementos e certezas, aportar solucións e empoderamento do proceso.
- Implantación de mecanismos e ferramentas atractivas e axeitadas á integración da diversidade de perfís e axentes sociais que se poidan involucrar.
- Reforzar as dinámicas de participación inclusiva, dada a dificultade recoñecida durante o proceso de incorporar a mirada de xénero e outras miradas minoritarias na interlocución.

3. En canto aos principios proxectuais e orientacións urbanas, refírense de algún xeito a principios de planeamento e proxectuais, na reflexión e deseño da transformación urbana.

- **O proxecto dende a definición e deseño do espazo público.** O uso público dos terreos do litoral, a demanda da recuperación e da reconquista pola poboación do acceso ao mar, é tal vez a demanda máis presente ao longo do proceso ao tempo que se confirma a súa potencialidade, dende a revisión doutras operacións do litoral e mesmo dende a certeza das posibilidades que ofrece a lexislación e o planeamento para acometelo. Recóllese a vinculación que esta demanda ten en canto á permeabilidade e á memoria de ter vivido o espazo portuario e litoral en relación con actividades ligadas ao mar, polo que non se contempla a necesidade de apostar por unha gran superficie de espazo libre, se non a definición dun gran espazo público e dotacional con definicións singularizadas, en canto ás necesidades de diálogo coa trama urbana, de acceso ao bordo litoral e co tecido produtivo. **Materializar o acceso ao mar, o acceso ás vistas e o acceso a estar**; por medio do proxecto de espazo público vinculando, en primeiro lugar, as conexións coa trama urbana, en diferentes puntos da cidade “romper o muro”, e liberando o acceso ao bordo litoral, (excepto naqueles lugares que polas actividades concretas sexa incompatible), de xeito que se cree un paseo mesturado con lugares de estancia; estes últimos consolidaranse pouco a pouco.
- **A mestura de usos.** Dentro da aposta pola consolidación dos terreos do bordo litoral como barrio, como distrito en resposta ao “distrito do común”, cabe reforzar na definición dos usos e actividades a reprogramar, a integración da complexidade propia dos tecidos urbanos, que son a base da riqueza na trama e nas relacións.

Reflexións en canto á reflexión sobre as grandes infraestruturas a mellora da mobilidade a escala ártabra e metropolitana:

- O transporte público como elemento estruturante das operacións de mobilidade urbana e metropolitana e rexional, que repercuten na función e estrutura dos terreos do bordo litoral, poñendo especial atención na fiabilidade das liñas e na súa frecuencia.
- A reflexión sobre a intermodalidade. Partindo da próxima execución da nova estación intermodal en San Cristovo, cabe profundar sobre o papel que debe xogar en canto á mobilidade a estación de Diego. Esta forxarase nas determinacións das Directrices de Ordenación do Territorio en canto á conectividade da Rexión Urbana Ártabra e da Área Metropolitana, establecendo paralelamente un intenso diálogo entre as distintas administracións e as xestoras de infraestruturas.
- Continuando coa integración dentro dun modelo de mobilidade rexional, metropolitano e local, priorizar a reflexión e toma de decisións en canto ao transporte ferroviario e os usos potenciais da liña da pasaxe.
- A recuperación do transporte marítimo da ría. Estudando as súas posibilidades de implantación, partindo do recoñecemento da súa eficiencia en canto a fiabilidade, consumo e comodidade para as persoas usuarias, en relación co resto de políticas de integración de transporte público e modelo de cidade.
- A reflexión sobre o tráfico de mercadorías. Hai que salientar, que este foi un punto con grandes incertezas e informacións contraditorias ao longo do proceso, na reflexión en torno á vocación do Peirao do Centenario, en canto ao desexo como cidade da presenza do tráfico de contedores; e nas cuestións que atinxen ás políticas portuarias en relación ao impulso ou non desta actividade. Compre pois, profundar nesta reflexión, en canto ás necesidades infraestruturais que implica e sobre a relación que se poida establecer coa actual aposta do Porto Exterior de Ferrol desta actividade.

A escala da mobilidade local:

- A mellora da mobilidade local, a necesidade de ampliar as seccións viarias para integrar as políticas de mobilidade saudable coa incorporación das vías ciclables e a mellora da conectividade peonil, nos treitos de Linares Rivas.
- A integración dunha visión holística no deseño da mobilidade, integrando a reflexión sobre o destino funcional dos espazos, coas dinámicas da mobilidade e as necesidades de implantación infraestrutural.
- A realización de pequenos treitos do proxecto de conectividade litoral, respectando en cada intervención a singularidade e identidade do lugar e interacción coa contorna, de xeito que se enmarquen nun obxectivo estratéxico de trazado, máis cunha sinceridade e resposta singular.

4. En canto á integración patrimonial e da identidade marítima, a reconciliación emocional e física da cidadanía co espazo portuario, que cobra mais forza naquelas xeracións que viviron a época de expansión portuaria e cambios legislativos que paulatinamente foron separando ambos tecidos e a relación entre eles. Hai unha forte demanda de recuperar parte da proximidade ao bordo do mar, e mesmo á interacción con certas actividades tradicionais en torno ao mar. Unha reconciliación á que se pode chegar creando pequenas aperturas que permitan o acceso ao litoral e potenciando certas actividades tradicionais en torno ao mar, para o que compre ter un exhaustivo coñecemento da normativa sectorial de cada unha das actividades que se realizan en terreos portuarios, a vontade de modificación do planeamento e ordenanzas portuarias.

A constatación do sentimento de maritimidade, na memoria histórica e na propia identidade contemporánea da Coruña, convídanos a reflexionar sobre a súa reinterpretación, apropiándonos do termo francés "*as construcións sociais e culturais que foron edificadas polos grupos humanos para organizar as súas relacións co mar, para protexerse, para socializar, para definilo, para amalo... Estas construcións ancoranse na profundidade histórica, porén son evolutivas. Interrogarse sobre a maritimidade contemporánea, é reflexionar sobre as relacións entre o presente e o pasado, nunha perspectiva de comprensión das reconversións actuais do marítimo, postas en relación coas aspiracións e as necesidades profundas da nosa sociedade* (Reiucáu, 1996)".

Esta mirada lembra á relación histórica do mar coa cidade e da cidade co mar, na que existía un coñecemento profundo da fachada, da imaxe e o significado da cidade vista dende o mar. Nesta relación, variaba, por exemplo, o xeito de nomear un mesmo lugar dependendo do punto de vista dende o que se nomeara. A integración da compoñente identitaria, será inseparable dos procesos de reflexión e proxección, destacando o coidado da mirada da cidade dende o mar, é dicir, a **definición da fachada** e da relación entre ambos medios e a **recuperación e utilización da microtoponimia e talasonimia**.

De cara ás intervencións, cabe reforzar os criterios para o deseño dun porto con identidade, dende o estudo en profundidade dos elementos a protexer e poñer en valor. Criterios que se concretan nunha serie de liñas de actuación, que compre sexan incluídas nos procesos de deseño e transformación, dende a fase inicial:

- Propostas adaptadas ao lugar. Conservación e integración do patrimonio material, inmaterial e paisaxístico nos proxectos urbanísticos.
- Proxectos que dialoguen co pasado e memoria do lugar. Recoñecemento da vocación histórica de cada espazo para a proxección dos seus usos futuros.
- Difusión e valorización da identidade marítimo portuaria (cidade e porto)

5. En canto á vocación dos espazos ligado co punto anterior, o recoñecemento da identidade e vocación dos espazos, preséntase como unha ferramenta de aproximación para fixar as premisas e liñas directoras de xeito que na aplicacións dos principios adaptativos e tácticos se dote de contido ao programa, sen necesidade de fixar un planeamento finalista e estático. Esta definición partirá do coñecemento da memoria do lugar, dos usos pasados e presentes, así como as súas condicións urbanísticas, territoriais e funcionais.

6. En canto á transversalidade da sustentabilidade, que debe acompañar ao proceso en todas as súas fases dende os primeiros momentos de reflexión e integrarse nos traballos particulares de cada un dos eixos temáticos; abordarase dende tres liñas principais: **o pensamento sistémico, o metabolismo urbano e o deseño centrado nas persoas a través das solucións baseadas na natureza**. Integrarase ao mesmo tempo unha serie de proxectos e estratexias de carácter ambiental que, se ben teñen un campo de aplicación mais amplo, resulta imprescindible para a eficacia dos mesmos a súa integración nos terreos portuarios:

- Estratexia de adaptación ao cambio climático. A regulamentación para o bordo litoral deberá previr este escenario de subida do nivel do mar, xa que condicionará a urbanización das partes mais baixas da cidade, en particular a zona de desembocadura da bacía do Monelos.
- A integración dos terreos no Plan Vertido 0.
- A conectividade ambiental, a potencialidade da Coruña como parte integrante da conectividade da reserva da biosfera a través do río Mero e do estudo específico da función do bordo litoral no seu conxunto.
- A incorporación de indicadores ambientais nos proxectos de intervención e no tratamento urbano da continuidade litoral, coa mellora da conectividade, accesibilidade, naturalización de áreas específicas, así como a incorporación de medidas ambientais, de integración ornitolóxica, contención do ciclo hídrico, etc, nas edificacións.
- Abordar os traballos específicos de rexeneración dos terreos, en coherencia cos plans e programas de integración ambiental municipais. Con especial interese, avogar pola súa propia capacidade de rexeneración a través de metodoloxías innovadores.

7. En canto ao motor económico e o valor engadido O interese de manter o potencial xerador de actividade económica ligado ao desenvolvemento sustentable e dentro da estratexia europea 2020, parte do convencemento do desenvolvemento da Coruña como cidade pesqueira e da súa evolución paralela ao pulo da actividade portuaria. A gran oportunidade de mellora da calidade de vida que xera o traslado a un espazo que non está en contacto directo cos principais asentamentos de poboación daquelas actividades mais perigosas e perniciosas para a saúde abre un abano de posibilidades á implantación de novas actividades produtivas en sintonía coa calidade ambiental e coa calidade de vida das persoas que se traduce na integración da súa compoñente saudable, tanto no modo de implantación como no das actividades en si.

O mantemento e reforzo dos activos existentes no ámbito rexional dende unha perspectiva de integración cos valores que se establezan na Carta Litoral, nesta reforzo, cabe unha especial mención ao sector pesqueiro, apuntándose así mesmo aquelas actividades que teñen peso de seu e coas que se pode comezar o reforzo nunhas alianzas estables:

- Acuicultura
- Alimentación derivada da pesca
- Biotecnoloxía
- Enerxías renovables mariñas
- Gastronomía
- Industrias culturais
- Industrias navais
- Pesca
- Téxtil de proxección local
- Turismo sustentable

A pesca é unha das **principais actividades portuarias** que liga o espazo pesqueiro marítimo, as grandes infraestruturas de comunicación e a relación coa cidade. A aposta polo reforzo e a expansión da actividade pesqueira debe ser unha das principais liñas de traballo. Se ben esta tarefa non recae principalmente na competencia municipal poderán implantarse medidas que axuden á súa mellora:

- Apoio municipal ás políticas pesqueiras integradoras e á promoción a través de liñas transversais de cooperación, reforzando as políticas xa existentes.
- O estudo das necesidades espaciais, loxísticas e infraestruturais do sector pesqueiro, da Lonxa e das actividades derivadas, e a inclusión das necesidades nos proxectos de rexeneración urbana do litoral.
- A coordinación co sector pesqueiro e derivado para a implantación de mediadas xeradoras de valor engadido en relación ao artellamento porto - cidade.

Outras medidas recomendadas na promoción económica do litoral, serían:

- A implantación de actividades que combinen a investigación, a interacción coa cidade e a cidadanía e a promoción económica. Para elo recoméndase traballar **tecendo alianzas cun abano de centros administrativos, institucionais, produtivos e sociais**, de cara a crear unha **rede que lidere o proceso**, cree uns lazos estables, que unha vez consolidado poida establecer pautas e programas de desenvolvemento que deriven en proxectos concretos.
- A xeración dun clima de confianza entre administracións e de seguridade xurídica e económica, de cara á consolidación e implantación de novas actividades. O establecemento dun órgano xestor integrador.
- A elaboración dunha estratexia de desenvolvemento económico ligada ao litoral, onde se establezan as bases para a súa posta en marcha:
- Incorporando medidas de urbanismo adaptativo.
- Mediante a exposición do atractivo dos terreos litorais en relación coa promoción económica e coa súa inclusión en redes globais; así como a posta en valor dos terreos como espazo saudable para as persoas que alí traballen.
- A especificación de prazos de uso e concesións.
- Definindo o marco de integración e os requisitos mínimos en canto á xeración de valor engadido na contorna e das políticas particulares das empresas en relación á integración ambiental, social e económica.

8. En canto á transversalidade do xénero. Foi un dos obxectivos marcados ao inicio do proceso Tecendo Litoral que no descender dos traballos non acadou as cotas de representatividade desexados en canto aos axentes consultados, en canto a participación activa e na representativa no Foro. Por ende non se esgrimen nas conclusións do proceso medidas concretas para a implantación de programas inclusivos e recomendacións proxectuais. Se ben a análise en canto a esta eiva esténdese no capítulo falando do litoral, compre sinalar a importancia de reverter esta tendencia, fixando obxectivos claros de inclusión dende a propia Carta Litoral, cun enfoque transversal que se reflicta no proceso; nas bases programáticas, nas directrices estratéxicas e nas liñas proxectuais



6.2. ESTRATEXIA PROGRAMÁTICA

A transformación do litoral abordarase de xeito conxunto, atendendo a unha visión dialéctica na que deben convivir todos os elementos, escoitando cada un dos ritmos dos procesos individuais e do proceso común, os ritmos da rexeneración ambiental, os ritmos do planeamento e das transformacións, os ritmos institucionais, os ritmos sociais, os ritmos dos procesos económicos, etc. Nesta dialéctica, fórmulase a necesidade de abordar o proceso dende tres visións fundamentais e unha cuarta visión transversal:

Visión prospectiva, é aquela que trata de prognosticar futuras alternativas, co gallo de mellorar a calidade das decisións do presente, incrementando deste xeito a capacidade de reacción ante o inesperado. Para implantar unha visión prospectiva, deben incorporarse as variables da memoria, das previsións futuras e dos obxectivos.

Visión adaptativa, referida á capacidade de adaptarse ou axustarse a novas situación, novos medios ou condicións.

Visión táctica, aquela que pensa en accións a curto prazo que procuran xerar cambios a longo prazo, promovendo o capital social ante a cidadanía, constituíndo a capacidade de organización entre institucións públicas e privadas. Proxectos de menor escala, de orzamentos reducidos, cunha participación dos diferentes actores sociais.

Visión simultánea, cunha mirada holística na que os diferentes enfoques social, económico e ambiental traballen conxuntamente nun obxectivo común como un diálogo aberto entre todas as partes.

6.2.1. A Carta Litoral ou estratexia a longo prazo

A creación dun novo relato do litoral que responda ao **modelo de cidade portuaria**, narrado dende o momento presente, integrando unha visión simultánea dende o enfoque social, económico e ambiental e que integre a participación, gobernanza, os ritmos e as decisións colectivas, coa concertación de todos os axentes.

Para a creación deste novo relato, suxírese a elaboración da chamada "**Carta Litoral**", como documento que debe conter as **bases programáticas**, que serán as bases sólidas para un novo modelo de cidade portuaria e as **directrices estratéxicas** como marco de referencia para orientar un novo modelo no que se desenvolverá a transformación e se establecerá así mesmo os alicerces para as **futuras liñas proxectuais**, que conformarán a folla de ruta na que se enmarquen as accións e procesos que se deriven do modelo de transformación fixado.

6.2.2. O urbanismo adaptativo ou programas a medio prazo

As estratexias do urbanismo adaptativo serán as encargadas de definir, promover e executar as liñas proxectuais baseadas no modelo de cidade portuaria definido na Carta Litoral, integrando as necesidades e a dialéctica entre os diferentes ritmos dos elementos de confluencia e as súas flutuacións; ritmos sociais, ritmos económicos e ritmos ambientais. Dalgún xeito o urbanismo adaptativo é o encargado de xestionar as incertezas do proceso, así como manter a vocación produtiva e de produción dos terreos do bordo litoral nos longos prazos de definición, tramitación e execución das estratexias a longo prazo.

Falamos de programas a medio prazo, para referirnos a aqueles que se establecen cun horizonte temporal de entre 8 e 15 anos, porén os mecanismos asociados ao urbanismo táctico compre que se activen dende os momentos iniciais do proceso. Recoméndase que a partir do modelo de concertación establecido na Carta, (colaboración interadministrativa, órgano xestor independente, órganos consorciais, etc.), se concrete un departamento para a xestión e execución das ferramentas asociadas ás estratexias adaptativas de cara a dar unha resposta eficaz. Unha aproximación ás ferramentas a definir poden ser:

- Ferramentas de concertación entres os diferentes axentes implicados

- Ferramentas de coordinación e xestión dunha banda, dos terreos e as infraestruturas e doutra dos axentes e actividades a implantar.
- Ferramentas de promoción económica

Neste horizonte debe satisfacerse:

O establecemento de programas e espazos de diálogo e recoñecemento que permitan obter unha radiografía temporal da cidade e da cidadanía en canto ás necesidades sociais e de desenvolvemento económico, asociado ás súas dinámicas e fluctuacións, co gallo de detectar aquelas que leven implícito o reforzo ou implantación de novos espazos dotacionais ou que complementen ou acollan ás actividades detectadas.

O coñecemento actualizado e con precisión do estado das actividades e das concesións e as expectativas de cada unha das empresas en canto ao seu futuro, así como aquelas actividades que teñen mais arraigo ao lugar e valoran positivamente desenvolver a súa potencialidade nos terreos do litoral; aquelas que xa teñen previsto a súa relocalización no porto exterior, e aquelas que poderían realizar as súas funcións igual ou mellor noutros espazos produtivos da cidade

A creación unha rede estable de promoción económica vencellada ao coñecemento e á innovación, na que conflúan administracións, universidades, diversos tipos de empresas, centros tecnolóxicos, grupos de investigación, colectivos ou asociacións especializadas, etc de influencia local e global, que poidan sentar as bases e as alianzas das condicións que faciliten a reprogramación do litoral coma espazo de referencia en canto a motor económico dentro da cidade, no marco da economía sustentable coas bases do crecemento azul e verde.

6.2.3.A visión táctica ou accións pioneiras

Visión táctica, aquela que pensa en accións a curto prazo que procuran xerar cambios a longo prazo, promovendo o capital social ante a cidadanía, constituíndo a capacidade de organización entre institucións públicas e privadas. Proxectos de menor escala, de orzamentos reducidos, cunha participación dos diferentes actores sociais.

No que se refire aos primeiros pasos a iniciar en continuación ao proceso Tecendo Litoral poden dividirse en dous grandes grupos de accións pioneiras, aquelas que se refiren a labrar os alicerces dos pactos necesarios para a creación dun modelo consolidado, e aquelas que se poden definir como accións tácticas, encamiñadas a dar resposta a curto prazo e de xeito áxil e lixeiro a necesidades que proveñen da propia cidade:

1. No primeiro grupo atoparíanse aquelas **accións encamiñadas a establecer un espazo común de diálogo e consenso entre as diferentes partes** afectadas e que teñen na actualidade posicionamentos encontrados, así como obter os coñecementos e ferramentas axeitadas que axuden a configurar os entornos propicios para acadar a aproximación das partes. Algúns pasos que cobraron forza durante o proceso son.

- A promoción dun cambio de paradigma lexislativo
- A transmisión de coñecementos pormenorizados entre administracións. Dunha banda, da realidade dos terreos portuarios, das expectativas de transformación e obxectivos finais, e doutra, da situación, desexos e posibilidades de consolidación das actividades concretas situadas en terreos portuarios.
- A exploración de financiamento da débeda da Autoridade Portuaria.
- A construción da novo relato do Porto, da Carta Litoral impulsada pola administración local partindo do proceso Tecendo Litoral cos axentes achegados facendo esforzo en sumar aquelas voces ausentes na fase inicial.
- A xeración dun espazo de confianza entre os diferentes axentes

2. No segundo grupo enmárcanse aquelas **accións que teñen relación co establecemento de prioridades e as accións tácticas en terreos municipais** que poidan executarse a curto prazo co gallo de manter a dialéctica entre os diferentes ritmos de transformación e avanzar na integración de ambos tecidos.

- A priorización e posta en valor na axenda municipal daquelas intervencións que, en terreos municipais, sirvan para comezar un diálogo e reforzar o vínculo co litoral e dalgún xeito acheguen á cidadanía a ese vínculo e a animen a formar parte da construción dun relato conxunto. Simplemente a modo de exemplo destácanse algunhas das que destacaron ao longo do proceso:
 - O impacto positivo da execución da rede ciclable evidenciando a necesidade de obter unha maior sección en determinados tramos
 - A introdución dos terreos portuarios na reflexión das infraestruturas verdes da Coruña priorizando os programas e accións de mellora ambiental e conectividade nos terreos do bordo litoral
 - Repensar os modelos residenciais existentes no entorno Xuvia - Pasaxe
- A realización de accións tácticas que liguen coa memoria e a identidade do lugar, de cara a á reconciliación entre a cidade e o porto.
- A promoción e acollida de actividades de coñecemento e divulgación do litoral no seu conxunto e da realidade portuaria.
- Profundar na investigación a cerca dos usos informais do porto.

Pola forza e intensidade que cobrou dende os comezos da investigación ata os últimos días do Foro, non se pode eludir a proposta de desprazar o muro do Porto e de abrílo en determinados lugares acadando a permeabilidade e accesibilidade ao mar e a favorecer a interacción coas actividades marítimas, nos casos posibles. Porén esta acción, precisa do previo entendemento entre administracións, para acordar os termos concretos nos que “abrir o muro”.

Se ben enmarcamos as accións pioneiras nun horizonte temporal de curto prazo, como poden ser de 4 a 8 anos, as accións tácticas contan cunha proxección maior, sendo nalgúns casos, as accións que dotan de contido a programación do urbanismo adaptativo



María Ríos Carballeira