

ESQUEMA DE LAS TRES CIUDADES

INTEGRACION URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD

LA PLASMACION FISICA DE ESTOS CONCEPTOS

- La metodología para transformar en una realidad urbana, los conceptos anteriormente expuestos, consiste en la utilización de las técnicas habituales de la ciencia urbana.

- El primer viaje geométrico por los trazados de la ciudad actual, resulta un poco agobiante. Sin embargo, en un trazado urbano, sobre el que han pasado SIGLOS de vida, siempre hay elementos que ni tan siquiera la brutalidad de nuestro progreso desmedido son capaces de borrar.

- La vitalidad, permanencia, longitud y claridad del trazado de tres elementos estructurantes de la ciudad permanentes a lo largo de la historia. Son a nuestro juicio los que resuelven casi sin esfuerzo alguno, la CONEXIÓN con las áreas de suelo que se van a liberar.

Estos tres elementos son los siguientes:

- 1.- El eje de la antigua carretera de Castilla
2.- El ismo entre la ciudad Vieja, Pescadería y el Ensanche. Hablamos de JUANA DE VEGA
3.- El camino del antiguo borde costero, que desde Juana de Vega sale hacia los Castros, pasando por la Palloza, en el recorrido al interior de la Ria del Burgo.

- Curiosamente, el eje Juana de Vega, es la frontera sobre la que se ha apoyado durante siglos la Coruña de la Ciudad Vieja y la Pescadería.

- Alfonso Molina, es el eje sobre el que la ciudad creció hacia el Este y al Oeste. En ambos casos de la planeidad de este eje central (cuenca del Río Monelos), la ciudad ha tenido que crecer, escalando los Castros y Santa Margarita.

- La realidad es que la conformación de este TRIANGULO. Encierra en su geometría la llave de la operación de conexión con las zonas portuarias que se van a liberar.

- Combinando este espacio, con la potencia de Alfonso Molina y la siempre permanente Juana de Vega, se consigue ordenar la estructura urbana de la parte central de la ciudad de las tres ciudades.

- Por su parte, la prolongación del Eje de Alfonso Molina, y llegando con ella hasta Juana de Vega, genera una enorme cantidad de espacio urbano peatonal conectado directamente con la ciudad que ya existe, y permite la inmediata conexión con las zonas peatonalizadas de la Marina y el Parrote.

- Alfonso Molina, sería ahora la cuerda del Arco conformado por las alineaciones de la fachada actual de la ciudad en Linares Rivas y los Cantones.

A.- INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD

Para integrar tenemos que eliminar barreras y por tanto el primer ejercicio es eliminar la valla existente entre el puerto y la ciudad.

Con ese objetivo, la intervención que planteamos es una ciudad a cota única, Un plano en el que no existen bordes, ni desniveles. Se trata de una lámina continua que se va introduciendo entre las grandes vías de la ciudad, cosidiéndola y afianzándola.

A.1.- Usos propuestos para la zona de estudio: El desarrollo y la especialización de las actividades portuarias y marítimas actuales, separan a la ciudad del puerto. No hacen más que poner barreras entre el ciudadano y el mar.

Dentro del ámbito de actuación, interesa separar usos de tal manera que no se generen nuevas barreras. Nos interesa comprimirlos e identificarlos físicamente para diseñar una estrategia global de la actuación.

Actualmente, los usos que más se identifican son los relacionados con la estación marítima, con las actividades urbanas y con la actividad pesquera e industria relacionada. De ese modo diseñamos y zonificamos el borde litoral, proponiendo tres grandes áreas de actuación:

Zona del dique de abrigo. Al objeto de no generar barreras, y motivado por los controles herméticos que esta actividad genera, entendemos que la estación marítima debe estar situada fuera del entorno urbano.

Borde Urbano. Recuperamos el espacio urbano y lo entregamos a los usos de la ciudad, desde el Parrote hasta el actual puerto pesquero.

Puerto pesquero. Manteniendo el uso debemos integrarlo con la ciudad utilizando elementos que atraigan al ciudadano.

La integración urbana de este modo, se formula desde diferentes estrategias:

A.1.1.- Para el primer caso, como transición entre las actividades característicamente portuarias y las característicamente ciudadanas, A.1.2.- Para el segundo caso el empleo del suelo se destina a ordenar y equilibrar los déficits dotacionales específicos de cada parte de la ciudad al lado de su correspondiente trecho de frente litoral portuario.

A.1.3.- Para el tercer caso los usos portuarios y ciudadanos no se mezclan pero si los queremos dotar de una contigüidad sinérgica. En este caso potenciaremos el uso portuario con el de la restauración como nexo de unión y que provoca un foco dinamizador. El borde litoral se adapta por tanto a las necesidades de los usos que se proponen suavizándose o rigidizándose su tránsito al mar, de acuerdo a la situación que se defina.

A.2.- Reutilización /valorización del patrimonio existente en el ámbito La propuesta aquí planteada, se plantea conservadora con las edificaciones existentes en la zona 1. No así con la actividad portuaria, tanto de esta zona como de las contiguas en las que el uso se altera notablemente, trasladando toda la actividad a la zona donde se sitúa el actual puerto pesquero.

A.3.- Integración de los espacios libres y equipamientos propuestos con el resto de la ciudad: Como bien se dice en el pliego de bases aportado, las diferentes dotaciones de espacios verdes, de edificios dotacionales e incluso edificios públicos, se abordan como herramientas de articulación entre los usos más cívicos y los productivos y portuarios, de tal manera que beneficien a ambos.

La propuesta existente hoy en los jardines de Méndez Núñez, se considera válida como concepto extensivo. Si bien se redefine la sección viaria al objeto de que cobre realmente importancia el ciudadano y la peatonalización y no la circulación del automóvil.

Se utiliza la presencia de edificios y estructuras "hito" para integrar la conectividad entre las diferentes zonas.

El dimensionamiento de los espacios libres, cobra gran dimensión a partir de la Fábrica de Tabacos, al objeto de que sirve para recoger las actividades que más espacio puedan precisar sin alterar el ritmo de la ciudad.

A.4.- Soluciones de conectividad, apertura y acercamiento de la ciudad al mar: Como criterio de intervención siempre se puso en primer lugar que el elemento que interrumpe el acercamiento de la ciudad al mar, era la valla existente para proteger las actividades del puerto respecto a las de la ciudad.

Las opciones que se diseñan, tratan de formular ese acercamiento entre mar y ciudad:

A.4.1.- Acercar la referencia al mar, de tal manera que éste se adentre en la ciudad. La operación física que más literalmente obedece a tal idea es facilitar y mejorar la percepción de la lámina de agua desde el interior del tejido urbano. Para ello se potencian las vías que desembocan al mar, generando pautas tanto a nivel de pavimento como en altura, que marcan esos registros.

A.4.2) El acercamiento que parte de la ciudad penetrando en continuidad dentro del suelo portuario. Como procedimiento de colonización amplia y diversifica el perímetro de contacto con el espacio del puerto. El pavimento penetra en las vías y va indicando paulatinamente su presencia.

Eje perimetral de comunicación, con un amplio espacio peatonal intercalado por un transporte público adecuado e integrado. Los aparcamientos disuasorios así como el progresivo enterramiento del tráfico superficial, cobran ahora todo el sentido, ofreciéndose una plataforma de relación ciudadana.

A.4.- Esquemas de ordenación: Pasamos la goma a todos las barreras actuales y prolongamos las actuaciones ya hoy existentes.

Prolongamos y tratamos los ejes dinamizadores de la ciudad y proyectamos su trazado sobre la nueva plataforma. El borde litoral se adapta a las nuevas necesidades, se realizan las conexiones que se van solicitando y el esquema se ordena.

SECCION TIPO I



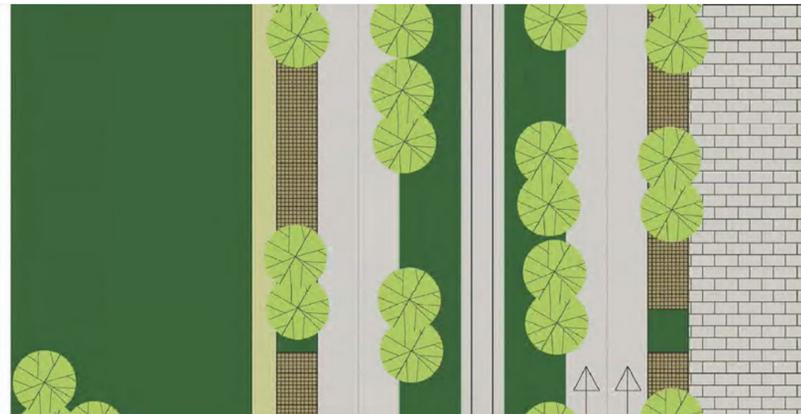
SECCION TIPO II



SECCION TIPO III



SECCION TIPO



B.- MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Como se expone en el pliego aportado, para clarificar el proceso de valoración hace falta distinguir dos dimensiones de la movilidad que, pese a la estrecha relación mutua, conviene evaluar por separado:

B.1.- La mejora de la movilidad en el actual frente urbano: Con la puesta en servicio de la zona Marina-Parrote, se ha puesto de manifiesto que es posible combinar el tráfico con la peatonalización sin que ello lleve consigo el establecimiento de barreras.

Esa es la idea que potenciábamos. Tomando la cual dimensión en la zona del Obelisco, la trasladamos al resto de la actuación, generando una banda peatonal de 10 metros de ancho en toda la zona en contacto con las edificaciones.

Se diseñan carriles auxiliares de servicio, de transporte público y de carril bici, siendo la dimensión "sobrante", hacia al mar, completamente variable.

Esta disposición del tráfico en superficie, junto con la prolongación del soterramiento de los actuales viales, provocará el redimensionado del mismo.

B.2.- El puerto como infraestructura de movilidad: La potenciación del eje de San Cristóbal con la ciudad, genera que en los terrenos ahora disponibles en la zona de San Diego, posibiliten la generación de un intercambiador urbano del que ahora carece la ciudad.

Así mismo es factible y necesaria, acompañar la actuación con un gran aparcamiento subterráneo con función disuasoria, para que el transporte urbano mediante metro ligero, cobre mayor eficacia.

Esa misma traza provoca la conexión entre el puerto y la zona nueva del Parrote, mediante una pasarela peatonal móvil que permita así mismo el tránsito de las embarcaciones de recreo a la zona del puerto urbano de A Coruña y provoque que los tiempos de conexión entre esta parte de la ciudad y la ciudad vieja, se queden a escasos 10 minutos.



SOSTENIBILIDAD PENSAMIENTO A FUTURO

C.- SOSTENIBILIDAD C.1.- El espacio portuario como ecosistema: Como bien se plantea en este pliego, la condición tierra - mar caracteriza el puerto como ecosistema que se inscribe en una unidad geográfica mayor de análoga identidad ecológica y característica dentro de los paisajes costeros: la ría. Por encima de ésta, está la estructuración de las rías en forma de arco (árboro).

Los terrenos del puerto, pasan a ser el elemento dinamizador de la ciudad, actuando como cinturón verde, que se entrega suavemente al mar. Su disposición y dimensionamiento, permite su continuidad tanto en la conexión del Parrote con el actual Paseo Marítimo, como su conexión con la ría del Burgo.

C.2.- El espacio portuario en el metabolismo urbano: El puerto como zona donde se concentran las actividades públicas y conecte las diferentes zonas de la ciudad.

C.3.- El balance energético de la transformación portuaria: Como ocasión para descontaminar suelos y fondos para la transformación portuaria, explotándolo en actuaciones lúdico deportivas que oxigene a la ciudad y al ciudadano.

C.4.- Resiliencia ante los efectos más previsibles del cambio climático: El balance energético es claramente positivo, al reducir la cantidad y calidad del tráfico existente, yendo a transporte público con sistemas de acumulación de energía que posibilite incluso la no instalación de catenarias y favoreciendo la peatonalización e intensifique el uso del carril bici.

MODELO ECONOMICO DE EXPLOTACION

D.- MODELO ECONOMICO D.1.- El factor de localización de las actividades. Las actividades a ubicar en la zona de análisis, se pueden clasificar como:

- 1.- Usos que dependen de la centralidad metropolitana que rodea el espacio portuario, así como los vinculados al encadenado de centralidades menores (de barrio) al lado del puerto.
2.- Usos y economías que dependen o se benefician del puerto como intercambiador de transporte, o de la cercanía a la lámina de agua y a las embarcaciones.

Nosotros añadiríamos uno nuevo que se vincula con aquellos:

- 3.- Usos que dependen de la disponibilidad de espacios, aportados por el puerto, que vienen a completar las carencias de la ciudad e implementar el elemento catalizador que atraiga mayor actividad a la zona (ya mencionado apartado 5 en el punto 2.1.2)

D.2.- Estrategias de actuación. Es evidente que para la gestión de estas Estrategias de Transformación del Borde Litoral de la ciudad, se precisa de la creación de una Sociedad Público o Consorcio, bajo un modelo de gestión privado.

Es este último apartado el que a nosotros nos inspiró especialmente, siendo conocedores lo que precisa la ciudad es de nuevos elementos dinamizadores que provoquen un aumento de la demanda, así nuestra propuesta va encaminada hacia:

- La creación de eventos internacionales
La creación de un museo de nueva generación
Nuevas propuestas para la zona colindante con el puerto pesquero. Las nuevas tendencias económicas y sociales, pero sobre todo, para dar respuesta a los retos que tienen el sector pesquero y las localidades costeras; hacen necesario un impulso al crecimiento azul; y que tiene que ver con la economía azul, el turismo sostenible y el ecoturismo.