

- CONCURSO DE IDEAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL BORDE LITORAL DE A CORUÑA -

BALLESTRINQUE

CIUDAD  MAR

ÍNDICE

1// Introducción

2// Integración urbana:
espacios libres y equipamientos

3// Integración urbana:
edificación y usos

4// Movilidad y accesibilidad:
conexiones

5// Detalle Zona 1

6// Sostenibilidad

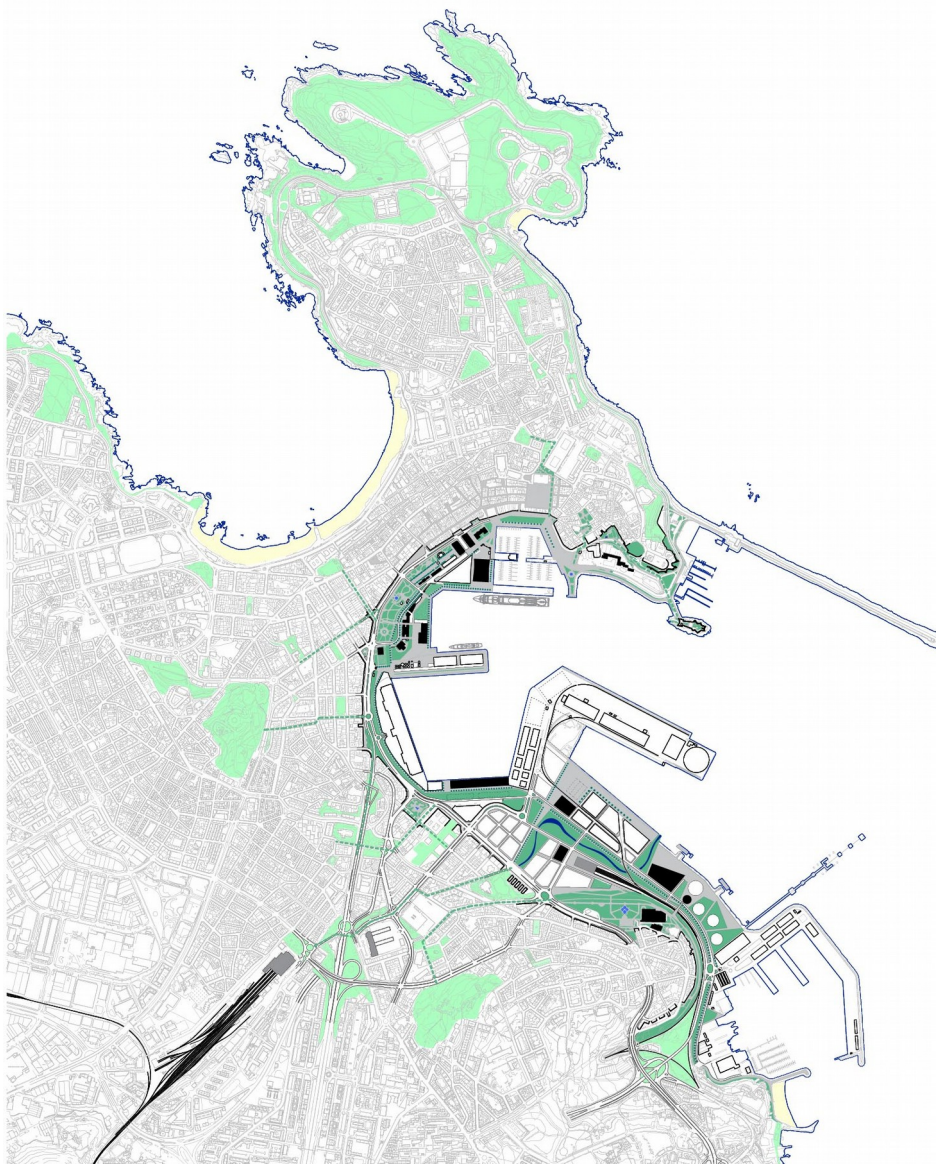
7// Modelo económico

8// Participación ciudadana

1// INTRODUCCIÓN

El lema “Ballestrinque”, hace referencia a un nudo mariner. Un nudo capaz de atar la ciudad al mar, pero también un nudo fácil de aflojar que permite la adaptabilidad a las diferentes necesidades actuales y futuras.

“Ballestrinque” hace referencia a la actividad pesquera como motor económico del puerto, pero también a la memoria colectiva.



2// **INTEGRACIÓN URBANA** **ENTRE EL PUERTO Y LA** **CIUDAD** **ESPACIOS LIBRES Y** **EQUIPAMIENTOS**

A// Integración urbana a través de los espacios libres. Acercamiento de la ciudad al mar.

B// Integración urbana a través de los equipamientos.

C// Soluciones de conectividad, apertura y acercamiento de la ciudad al mar.

A//

INTEGRACIÓN URBANA A TRAVÉS DE LOS ESPACIOS LIBRES.

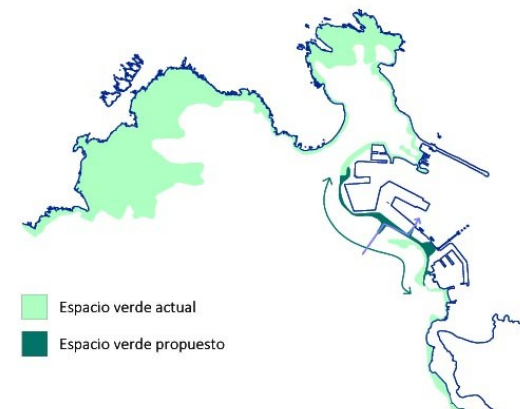
El espacio libre es el elemento estructurador de la propuesta. Se propone recuperar el corredor verde litoral que conecte todo el área portuaria y que integre el puerto con su entorno natural y urbano. De esta manera, el espacio libre tendrá la capacidad de conectar longitudinalmente el borde costero y transversalmente la ciudad con el mar.

La **conexión longitudinal** dará continuidad hacia el sur a los jardines Méndez Núñez a través de la nueva sección de calle Linares Rivas para, a continuación, atravesar San Diego hasta la playa de Oza. En el tramo de Linares Rivas se propone desplazar el muro de la lonja para ampliar la sección de la calle Linares Rivas ganando espacio para el ciudadano. En el tramo de San Diego, dónde se desafectará una gran superficie de terreno, el corredor verde abarcará los terrenos situados entre la carretera de acceso al puerto AC-10 y la calle paralela a ésta hacia el mar. Además, la reconfiguración de la carretera AC-10 permitirá dar continuidad al espacio verde a su paso por el sector petrolero hasta la playa de Oza.

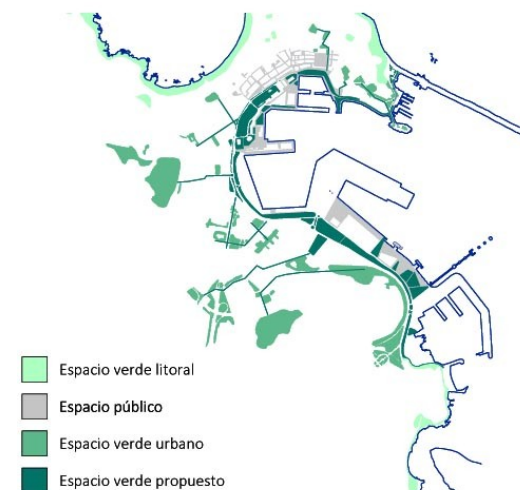
Esta nueva configuración urbana del espacio libre dará lugar a la reestructuración de la **red de espacios libres existentes** en la ciudad. El nuevo sistema de espacios públicos se reordenará en relación con el mar, potenciando las **conexiones transversales** a través del corredor verde, como se puede ver en el esquema adjunto.

Si bien no existe una continuidad de la relación directa con la lámina agua por los usos portuarios, la continuidad del corredor verde litoral unido a las conexiones transversales que se distribuyen estratégicamente a lo largo de todo el puerto generan una conciencia colectiva de que el puerto forma parte de la vida de la ciudad y la zona portuaria es percibida como un espacio de derechos por parte de la ciudadanía. De esta forma, se consigue **conectar, acercar y abrir el puerto a la ciudad**.

Reconectar el borde litoral



Reestructurar la red de espacios libres



B//

INTEGRACIÓN URBANA A TRAVÉS DE LOS EQUIPAMIENTOS.

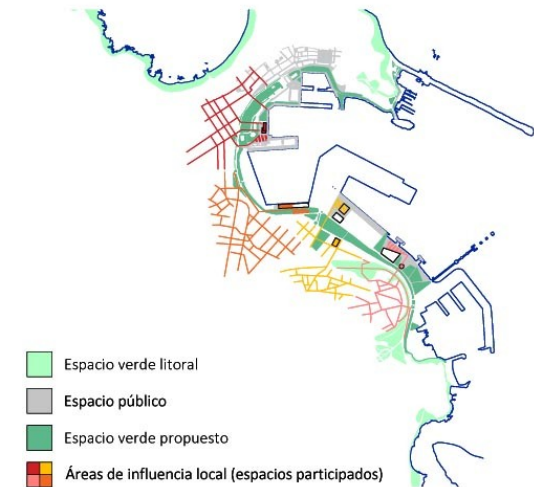
El proyecto entiende las **dotaciones como herramientas para articular los usos cívicos y los portuarios**. Desde este enfoque, se definen tres tipos de equipamientos que articularán la relación entre la ciudad y el mar.

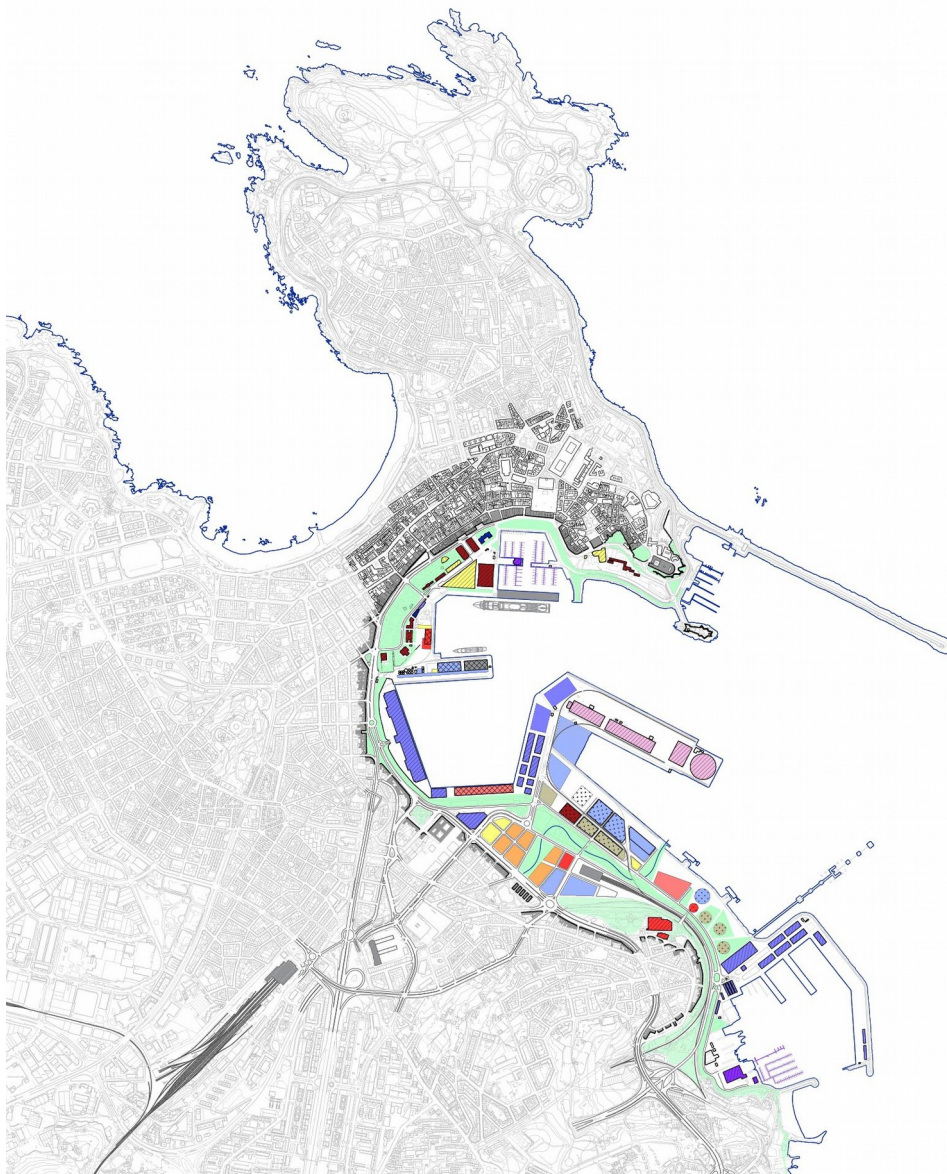
En primer lugar tenemos los **equipamientos de escala supra-municipal** que tienen una relación directa con el mar y funcionarán como polos de dinamización de la actividad y de atracción del turismo de mar. Entre estos equipamientos podrían estar el museo del mar o el centro de interpretación que se plantearon en el Foro Tecendo Litoral así como dotaciones educativas o un centro de investigación aplicada. Consideramos que el edificio de la antigua lonja, por su valor arquitectónico e histórico, debería albergar un equipamiento de esta escala.

En segundo lugar, se disponen los **equipamientos generales**, con un alcance municipal. Estas dotaciones ocupan una posición relevante en la configuración del nuevo espacio libre del puerto y podrían acoger algunos de los usos propuestos como una biblioteca, un centro de día para mayores o un equipamiento deportivo y de ocio para jóvenes.

Por último, tenemos los **equipamientos locales**, que darán respuesta a las necesidades dotacionales de los barrios que colindan con el puerto y ligarán la actividad barrial del día a día con el borde marino. El uso de estos equipamientos se definirá mediante procesos de participación vecinal que veremos más adelante. Además, se propone mapear los espacios residuales vacantes que existan en cada fase de desarrollo del puerto darles usos temporales (que podría acabar siendo definitivos) definidos y gestionados por los vecinos y vecinas a través de la participación ciudadana.

Repensar equipamientos locales desde la participación





3// **INTEGRACIÓN URBANA** **ENTRE EL PUERTO Y LA** **CIUDAD** **EDIFICACIÓN Y USOS**

A// Usos propuestos para la zona de estudio.

B// Reutilización y puesta en valor de lo existente.

A//

USOS PROPUESTOS PARA LA ZONA DE ESTUDIO.

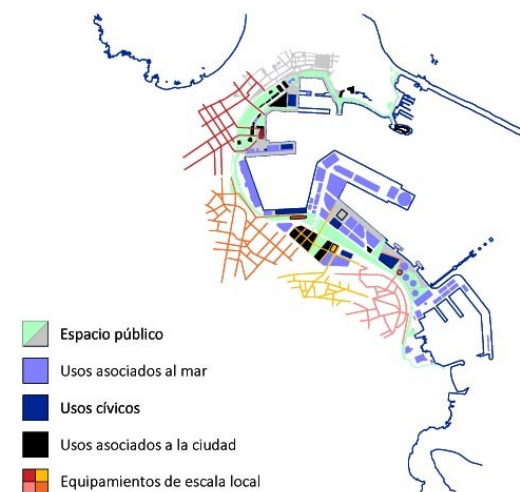
La **estrategia general** en cuanto a usos para la zona portuaria se basa en potenciar el desarrollo económico sostenible en torno al mar, fortaleciendo el sector pesquero y todos los servicios y empresas que se relacionan directa e indirectamente con él. Por lo tanto, el objetivo es lograr un espacio híbrido que sea un polo de actividad económica, innovación y desarrollo científico y cultural en torno al mar, donde convivan diferentes usos (cívicos y de desarrollo económico) para que el espacio libre portuario sea dinámico, diverso, heterogéneo y accesible.

En este sentido, para **reintegrar la actividad urbana en el mar** se plantea, como hemos visto, la disposición estratégica de equipamientos cívicos a lo largo del borde portuario que funcionan como nudos que atan la actividad urbana a la marítima.

Y, por otra parte, para **reintegrar la actividad marítima en la ciudad** se proponen usos intermedios relacionados con la actividad marítima que se centran en el desarrollo innovador y en las economías verde y azul. La introducción de centros de investigación, universidades y usos terciarios ligados al mar en el área portuaria servirán para conectar la actividad marítima a la ciudad.

Entrando en detalle en las **zonas 1 y 2**, cuyos terrenos van a quedar desafectados cambiando su calificación jurídica, podemos observar en la propuesta que el espacio libre será el elemento estructurante de ambas zonas. La zona 1, que incluye el muelle de Bateria y Calvo Sotelo, será un espacio totalmente público y accesible con usos dotacionales, terciarios y de infraestructuras (estación de barcos de transporte público y turísticos). En cambio, la zona 2 se proyecta como un sector híbrido que combina los usos cívicos con la actividad económica. Será un polo de innovación económica entorno al mar.

Reintegrar el mar en la ciudad



B//

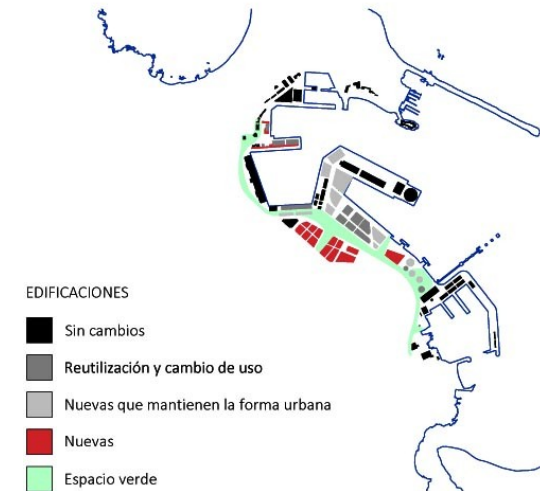
REUTILIZACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LO EXISTENTE.

Se propone conservar los trazados existentes y reutilizar lo construido para que la propuesta pueda desarrollarse paulativamente adaptándose a los recursos y necesidades de cada momento. Como norma general se reutilizarán los elementos y edificios industriales que cambien de uso en base a las siguientes estrategias:

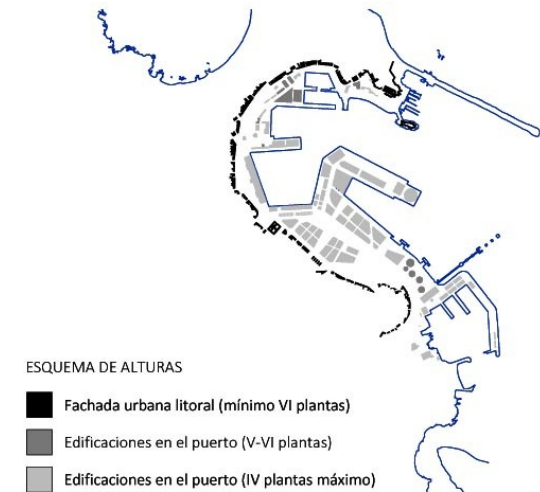
- **Revalorizar los elementos industriales**, conservando y poniendo en valor elementos como las grúas, las vías o los depósitos.
- **Repensar la utilización de elementos industriales** para realizar intervenciones artísticas como los Giants de Granville Island en Vancouver o para reutilizar ciertos elementos singulares. Por ejemplo, se propone reutilizar los depósitos de cemento de Calvo Sotelo como mirador y rocódromo.
- **Reutilizar las edificaciones.** La propuesta aprovecha total o parcialmente la mayoría de las construcciones existentes poniéndolas en valor. Por ejemplo, se reutilizarán las naves de Calvo Sotelo o se creará un plaza cívica cubierta en San Diego reutilizando la cubierta de una nave existente.
- **Recualificar agregando volúmenes** para poner en valor y hacer más funcionales las edificaciones que se reutilicen. Se propone su reconfiguración mediante la agregación de volúmenes que las complementen. Estrategia empleada para la reutilización de las naves de Calvo Sotelo y Bateria.
- **Reinterpretar la edificación portuaria.** En situaciones en las que no se pueda reutilizar la edificación, la nueva edificación conservarán las características volumétricas generales.

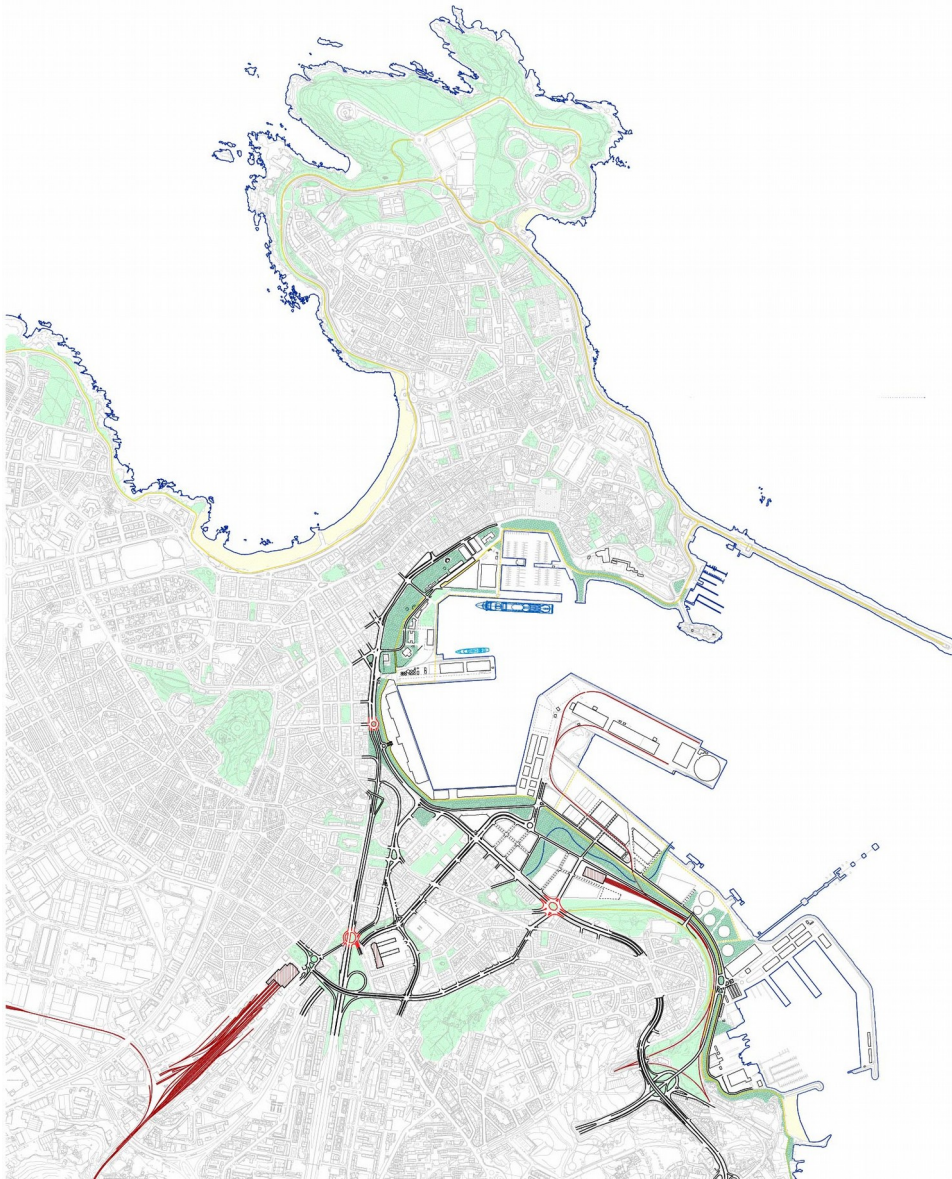
Además, se plantea **respetar la forma urbana** marcada por una fachada urbana muy definida que se diferencia de la zona portuaria por la escala y la diferencia de alturas de la edificación. La propuesta mantiene estas características volumétricas **para conservar la memoria colectiva del paisaje portuario.**

Reutilizar las edificaciones existentes



Respetar la forma urbana





4// **MOVILIDAD Y** **ACCESIBILIDAD** **CONEXIONES**

A// Mejora de la movilidad en el frente urbano.

B// El puerto como infraestructura de movilidad.

A//

MEJORA DE LA MOVILIDAD EN EL FRENTE URBANO

La estrategia para **reducir el tráfico rodado** y mejorar la movilidad en el frente urbano se basa en tres modificaciones puntuales de la trama viaria para contener y redistribuir el tráfico de acceso al puerto y en la ampliación del acceso por Oza.

La primera modificación se remite a la propuesta de Busquets y propone crear una rotonda en la calle Alcalde Alfonso Molina para conectarla con la calle Marqués de Amboage y con el intercambiador de San Cristóbal. Las otras dos modificaciones afectan directamente al frente urbano y consisten en eliminar los pasos elevados de la avenida del Ejército y de la calle Alcalde Alfonso Molina a su llegada al puerto. Estos cambios permitirán contener y redistribuir el tráfico así como mejorar la conexión visual y peatonal entre el frente urbano y el puerto.

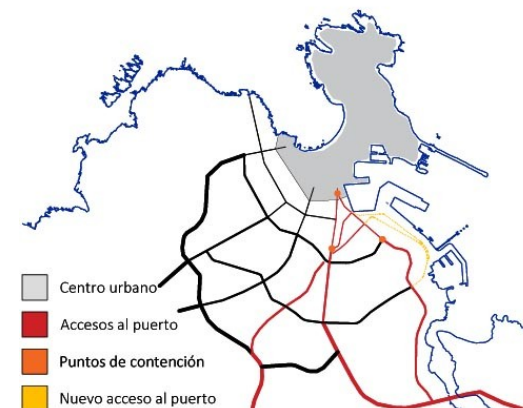
Para reducir la presencia del coche junto a los jardines Méndez Núñez se propone desviar los coches provenientes del túnel de la avenida Porto da Coruña por la avenida Xardíns de Méndez Núñez.

Además, ha de tenerse en cuenta que a medio-largo plazo, la apuesta por el transporte público y la sostenibilidad ambiental debería ir eliminando la presencia del coche en el centro de la ciudad.

La estrategia en relación a la red de carriles bici busca **reconectar el litoral mediante la bicicleta** dando continuidad al carril bici metropolitano y acercando laa bicicletas a la lámina de agua.

Por último, en cuanto a la **movilidad peatonal**, se propone mejorar la conexión con el puerto mediante la modificación de la sección de la calle Linares Rivas y de la carretera de acceso al puerto petrolero AC-10, la eliminación de los pasos a nivel para vehículos antes mencionados y la construcción de un puente peatonal para conectar Os Castros con el nuevo espacio público del puerto.

Reducir el uso y la presencia del coche en el centro



Reconectar el litoral con la bicicleta



B//

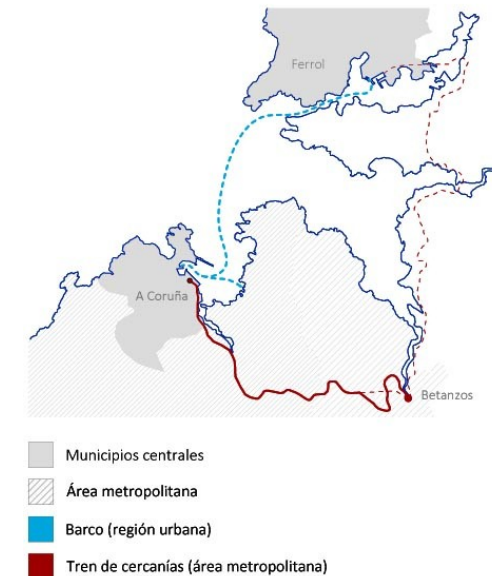
EL PUERTO COMO INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

La reorganización del puerto de A Coruña es una oportunidad para recuperar las infraestructuras de movilidad propias del puerto y potenciar el puerto como elemento conector de la movilidad en el área metropolitana y en el golfo Ártabro.

La propuesta contempla la **recuperación de las vías de ferrocarril** reduciendo la superficie de la estación de San Diego pero conservando su funcionalidad. Consideramos que el uso más conveniente sería utilizar las vías para poner en marcha un tren de cercanías que cubriría el recorrido A Coruña - Betanzos. Para que el cercanías sea eficiente es recomendable acotar su alcance al área metropolitana. Además, se mantiene la conexión con el muelle del Centenario para un posible uso como transporte de mercancías.

También proponemos la **recuperación del barco como medio de transporte**. Mientras que el tren de cercanías busca conectar el área metropolitana, el objetivo del transporte marítimo será conectar la región urbana (A Coruña - Ferrol).

Reestructurar la movilidad en la Región Urbana



5// DETALLE DE LA ZONA 1

La zona 1 forma parte del *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 de Punta Langosteira* del 2 de febrero de 2004.

A// Estrategias de regeneración de la Zona 1.

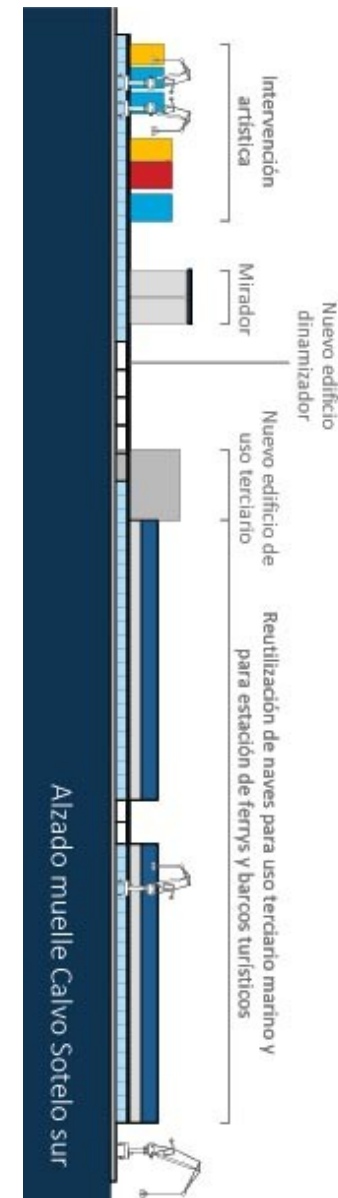


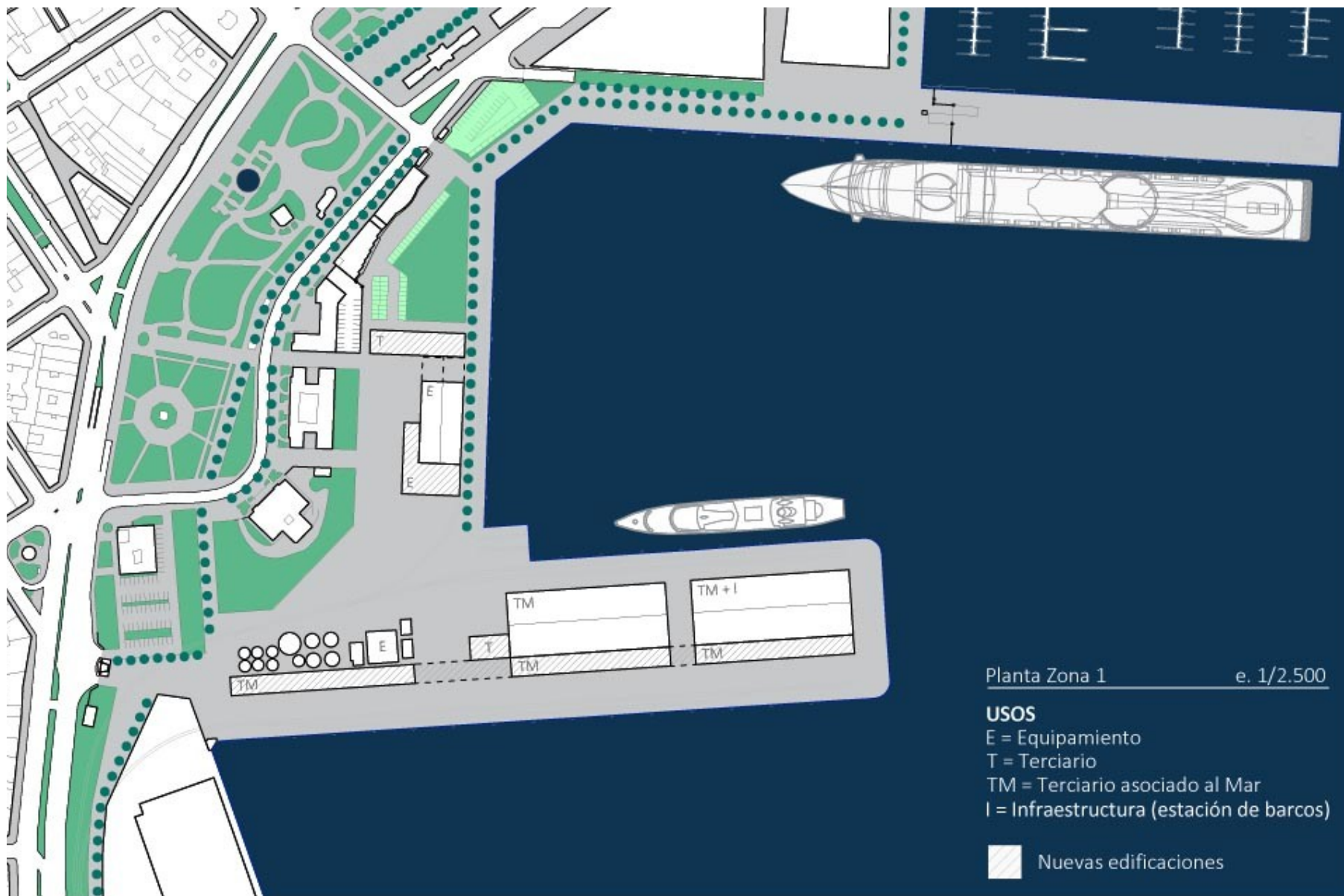
A//

ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN DE LA ZONA 1

La primera fase de desarrollo para la transformación del puerto de A Coruña se llevará a cabo en la Zona 1, por lo que se detallan a continuación las estrategias específicas de regeneración para este sector del puerto.

- **Recuperar los terrenos portuarios como espacio público.** Todos los terrenos de la zona 1 pasarán a formar parte de la ciudad y se abrirán al público. La única zona de acceso controlado será el muelle de transatlánticos.
- **Reestructurar los espacios verdes.** La desafección de los terrenos es una oportunidad para dar continuidad al corredor verde litoral, que permitirá prolongar los jardines Méndez Núñez y conectarlos con la lámina de agua.
- **Revalorizar el patrimonio industrial.** Se propone conservar y proteger aquellos elementos que forman parte de la memoria colectiva portuaria como las grúas, las vías o los depósitos.
- **Reutilizar lo construido.** Se plantea aprovechar las naves existentes mejorando su funcionalidad mediante la agregación de nuevas edificaciones que modificarán su fachada y dinamizarán el uso de estos espacios.
- **Reintegrar los edificios patrimoniales.** Los edificios patrimoniales tendrán un papel protagonista en los nuevos espacios públicos.
- **Regenerar mediante la mezcla de usos.** Consideramos que la diversidad de usos es fundamental para asegurar un espacio dinámico y de calidad.





6// **SOSTENIBILIDAD**

A// El espacio portuario como ecosistema.

B// Urbanismo sostenible y resiliencia urbana.

A//

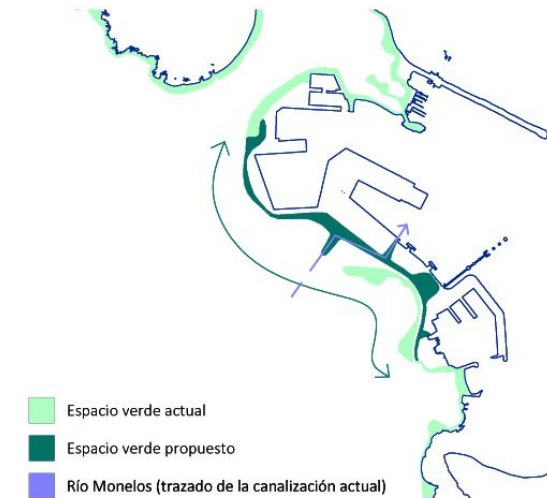
EL ESPACIO PORTUARIO COMO ECOSISTEMA

Como hemos visto antes, el espacio verde es el elemento estructurador de la propuesta y es una parte fundamental para entender el espacio portuario como conector ambiental.

Proponemos **reconectar el ecosistema** para recuperar el borde costero, dando continuidad al ecosistema marino y al corredor verde litoral. El objetivo es poner en valor, sanear y conectar la Ría do Burgo e incluir a A Coruña en el marco de la Reserva de la Biosfera. Para ello será necesario impulsar la creación de un Centro de investigación que se encargue, entre otras funciones que se detallan en el Modelo Económico, de la recuperación del borde costero y del agua.

En concordancia con la recuperación del ecosistema, se plantea la posibilidad de **reabrir el curso de agua soterrado del río Monelos**. Para ello, la propuesta califica como espacio verde los terrenos de San Diego por donde discurre la canalización del río Monelos, dejando abierta la posibilidad de recuperar el río en función de su viabilidad futura. Este espacio verde es, además, una de las principales conexiones transversales entre la ciudad y el mar.

Reconectar el ecosistema



Canalización actual del río Monelos

B//

URBANISMO SOSTENIBLE Y RESILENCIA

La propuesta se ha desarrollado en base a criterios de **sostenibilidad económica, social y ambiental**. A nivel económico, esto implica solucionar los problemas actuales sin hipotecar los recursos del mañana apostando por un crecimiento económico que genere riqueza equitativa sin perjudicar los recursos naturales, por la economía circular y por un desarrollo progresivo y adaptativo del puerto.

Los criterios de sostenibilidad ambiental que incorpora la propuesta se centran en recuperar y conservar el borde litoral como recurso natural prioritario de la ciudad, fomentar la utilización de energías renovables a través del Centro de investigación y procurar un balance energético de la transformación portuaria mediante una propuesta de reutilización y versatilidad.

En el plano social, la sostenibilidad tiene por objetivo fomentar el desarrollo de los ciudadanos, los grupos sociales y la cultura asegurando la igualdad y la calidad de vida. Para ello, consideramos indispensable la incorporación de los vecinos y vecinas, así como de los actores sociales, en el proceso de desarrollo del puerto mediante diferentes procesos participativos que se explican más adelante.

Por último, destacar que el proyecto se ha pensado desde la adaptabilidad y la flexibilidad para asegurar la resiliencia urbana. Según ONU-Hábitat, *una ciudad resiliente es aquella que evalúa, planea y actúa para preparar y responder a todo tipo de obstáculos, ya sean repentinos o lentos de origen, esperados o inesperados.*

ESTRATEGIA PARA EL IMPULSO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA



7// MODELO ECONÓMICO

A// Integración de las actividades productivas y de la imagen industrial en la ciudad.

B// Propuesta de impulso de la actividad económica.

C// Modelo económico de gestión del proyecto urbano. Situación actual.

D// Modelo económico de gestión del proyecto urbano. Consorcio.

E// Cesión gratuita de los terrenos.

A//

INTEGRACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y DE LA IMAGEN INDUSTRIAL EN LA CIUDAD

1- Apostamos decididamente por la integración y el mantenimiento de las actividades productivas dentro de la ciudad.

Tradicionalmente se tiende a considerar las actividades productivas como parte de un problema ambiental. Sin embargo, las actividades productivas limpias dentro de la ciudad generan innumerables beneficios:

- Reducen los desplazamientos de los trabajadores mejorando la **movilidad**.
- La interconexión económica las convierte en **motor económico** de la ciudad y atractoras de nuevas actividades.
- Favorecen la integración de la vida social y laboral de los ciudadanos.
- Convierten la ciudad en un espacio más humano y cercano.

2- Apostamos por la conservación del suelo industrial existente y de las infraestructuras como mecanismo de optimización de los recursos públicos.

Podemos asimilar esta idea al concepto de economía circular, priorizado por las políticas europeas, en la medida en que supone evitar el consumo de recursos y optimizar la utilización de los existentes. El traslado de la actividad económica limpia del puerto a otras zonas lejanas de la ciudad supondría el derroche del suelo existente y el consumo de los recursos públicos en nuevas infraestructuras.

3- Apostamos por la conservación de la imagen industrial en las áreas en que se recalifica el suelo para uso dotacional, manteniendo las estructuras que favorezcan esta imagen y permitan su uso alternativo.

El paso de la arquitectura productiva a la arquitectura dotacional o cultural supone la mutación en un valor económico nuevo que hace perdurar la historia de la ciudad, la herencia de las generaciones anteriores, y contribuye a generar la imagen de ciudad en que vivimos, imagen única fruto de la puesta en valor del patrimonio.

B//

PROPUESTA DE IMPULSO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Se plantea la propuesta económica de desarrollo y transformación del puerto desde dos ángulos diferentes. Por una parte, desde el punto de vista de los sectores con mayor potencial de crecimiento o anidación y, por otra, desde el punto de vista de las medidas organizativas de las administraciones públicas necesarias para impulsar las posibilidades de éxito de esta estrategia.

Identificación de los sectores con mayor potencial

El Informe Tecendo Litoral (ITL) presenta un análisis exhaustivo de los sectores potenciales de la economía de la ciudad y las conclusiones de los estudios económicos realizados por diferentes instituciones en los últimos años. Queremos destacar por su importancia directa con la propuesta al **sector pesquero y la economía azul**. El sector pesquero y los sectores asociados al mismo constituyen la principal actividad económica y está asociada inseparablemente al puerto.

Tal y como indica el Informe, de los cinco sectores prioritarios que la UE considera dentro de la economía azul (Acuicultura, Turismo marítimo, Biotecnología marina, Energía marina y Recursos minerales marinos), A Coruña tiene una importante presencia en los cuatro primeros.

La pesca es una de las principales actividades portuarias, que integra y desarrolla industrias y sectores complementarios, que liga la ciudad con el territorio del puerto. Además, el puerto de A Coruña ocupa una posición de liderazgo en España en pesca fresca y marisco, generando unos 10.000 puestos de trabajo.

Integrar todas estas actividades en un espacio cercano y dotarlas de las necesarias infraestructuras logísticas tiene que ser una prioridad de la planificación urbana.

El sector pesquero es adicionalmente un atractor del sector turístico que aporta personalidad e interés a la ciudad como destino turístico.

Propuestas concretas de actuación para el impulso de la actividad económica del puerto de A Coruña

Desde todas las instancias europeas se viene insistiendo en la necesidad de acuerdos entre la Administración y los Agentes Sociales. Las siguientes propuestas buscan facilitar la renovación de la actividad económica del área portuaria de A Coruña mediante la colaboración entre los diferentes agentes.

1- Mesa para la transformación económica del puerto de A Coruña. Se define como un órgano de interlocución y colaboración de las administraciones públicas implicadas y los agentes sociales y empresariales representativos. Como su propio nombre indica, el objetivo de esta Mesa es identificar los nuevos sectores económicos potenciales para el desarrollo, cuantificar sus necesidades de infraestructuras, priorizar el apoyo a proyectos que supongan la creación de empleo de calidad y apoyar a las empresas actualmente existentes a realizar el paso a la nueva configuración del puerto como un espacio urbano abierto de forma exitosa.

2- Comisión pesquera del puerto de A Coruña. Tendrá como finalidad el estudio de las potencialidades económicas del sector y en el corto plazo el análisis de la reestructuración de los espacios pesqueros del puerto. En esta Comisión participaran igualmente las administraciones públicas implicadas, el sector empresarial pesquero, los sindicatos y el sector académico.

3- Creación de un Centro de Investigación y Desarrollo Marino y Alimentario. El Centro de Investigación y Desarrollo aportaría servicios empresariales y tecnológicos a los sectores marítimo/pesquero y alimentario, dinamizando todo el tejido industrial. Galicia es la mayor potencia pesquera de Europa y contar con un centro tecnológico especializado permitiría realizar investigación estratégica y aplicada para dinamizar el sector marino y alimentario e impulsar nuevas empresas de base tecnológica.

A través de la formulación legal que se adopte, Fundación o cualquier otra, el Centro de Investigación y Desarrollo, debe coordinar en su seno a la Administración, al sector pesquero y a las empresas de alimentación, tanto de transformación como comercializadoras.

C//

MODELO ECONÓMICO DE GESTIÓN DEL PROYECTO URBANO. SITUACIÓN ACTUAL: ACUERDO DE ABRIL DE 2018 ENTRE PUERTOS, LA XUNTA Y EL MINISTERIO.

Vamos a analizar la situación actual y vamos a plantear los cambios que sería necesario realizar para abrir las estructuras de gestión a la visión colaborativa que defiende la propuesta.

Cambios necesarios a incorporar

El Acuerdo de Puertos del Estado, la Xunta de Galicia, el Ministerio de Fomento y la Autoridad Portuaria de A Coruña de abril de 2018 establece que *“El objetivo final ... es favorecer al máximo el mantenimiento de la titularidad pública de los frentes litorales urbanos para garantizar la accesibilidad ciudadana a los mismos”*

Para este objetivo se desafectan del dominio público portuario los muelles de Batería y Calvo Sotelo (Zona 1) y los terrenos correspondientes a la Zona 2 (muelles de San Diego y Petrolero) según se vayan extinguiendo las concesiones actualmente existentes. Además, se autoriza la enajenación del 51% de los terrenos de la Zona 1 a la Xunta de Galicia, así como, en su caso, parte o la totalidad de los terrenos restantes de la Zona 1 a las otras administraciones territoriales que lo soliciten. Y, por último, se diseña un posible contrato de compra-venta de cosa futura y por adjudicación directa a favor de la Xunta de Galicia, de parte de los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a la Zona 2.

Gestión y explotación previstas para las Zonas 1 y 2: Empresa pública

El Acuerdo de abril de 2018 establece regular la gestión y explotación de los terrenos de estas Zonas en régimen de condominio, en el que se tomen las decisiones por mayoría. Y en el caso, más que posible, de la entrada de otras administraciones locales, transformar este Condominio en empresa pública. Ello supeditado a una reducción de la participación de la Autoridad Portuaria de A Coruña por debajo del 10%.

D//

MODELO ECONÓMICO DE GESTIÓN DEL PROYECTO URBANO. CONSORCIO.

Proponemos una alternativa para la gestión y explotación del área urbana constituida por las Zonas 1 y 2 si se mantiene el Acuerdo de abril de 2018: la creación de un CONSORCIO.

El establecimiento de una empresa pública para la gestión y explotación del área urbana de las Zonas 1 y 2 conlleva algunos problemas importantes. La gestión urbana del litoral de la ciudad es una funcionalidad compleja que requiere no solo considerar los intereses de los diferentes sectores de los ciudadanos, en lo que toca tanto a su movilidad y accesibilidad como a la definición de los equipamientos adecuados, sino también y de forma importante, **requiere articular la participación social de la ciudadanía en la toma de decisiones.**

La fórmula de una empresa pública es seguramente la más ineficaz para integrar las voces ciudadanas en su gestión. El reporte del Presidente de una empresa pública se debe a la administración, con mayoría de capital, que lo ha nombrado, concentrando todas las decisiones y estrategias en la mano del partido gobernante de esa administración.

Se necesita una fórmula de gestión que, sin dejar de estar sometida a las autoridades públicas responsables de la administración del territorio, sea capaz de incorporar en su seno estructuras de consenso social que faciliten el desarrollo sostenido a largo plazo de esta área urbana.

La alternativa a la empresa pública sería la creación de un Consorcio. De acuerdo con la experiencia de otros Consorcios existentes en otros ámbitos territoriales, esta alternativa tiene mayor capacidad para la consecución de los objetivos que la empresa pública.

Si la decisión final adoptada es el traspaso del 51% de la propiedad a la Xunta de Galicia proponemos la creación de un Consorcio, con el objetivo de gestionar de

ESTRATEGIA DE GESTIÓN DEL PROYECTO URBANO

SITUACIÓN ACTUAL



ALTERNATIVA



forma integradora a la vez que global, las complejas interconexiones con la ciudad y con la vida de sus habitantes.

La gestión de este Consorcio no sería tanto la ejecución de proyectos aprobados fuera de su seno, como compatibilizar los intensos intereses de las administraciones implicadas, pasándolos por el tamiz de la gestión profesional independiente y la participación ciudadana y del tejido político y social.

El Consorcio estaría formado por los vocales de las diferentes Administraciones, a los que se añadirían vocales de los partidos políticos, del tejido asociativo municipal y de los sectores pesquero, empresarial y laboral. A éstos se añadiría un vocal en representación directa ciudadana articulada a través del proceso participativo municipal “A porta aberta” y que tendría por objetivo recoger todas las ideas y necesidades ciudadanas. El Presidente del Consorcio sería el Alcalde de A Coruña.

La creación del Consorcio como alternativa a la empresa pública tiene la ventaja de permitir integrar fácilmente la participación de la Autoridad Portuaria en tanto su participación es superior al 10% e incluso después.

E// CESIÓN GRATUITA DE LOS TERRENOS. NUEVA PROPUESTA DE MODELO ECONÓMICO.

Esta nueva propuesta de modelo económico se asienta en la cesión gratuita por parte del Estado al Ayuntamiento de A Coruña de los terrenos comprendidos en la Zona 1 (muelles de Bateria y Calvo Sotelo) y la Zona 2 (muelles de San Diego y Petrolero y la estación de mercancías de San Diego).

Esta fórmula de traspaso de la propiedad a la administración municipal de los suelos de las áreas portuarias reconvertidas de uso portuario a uso urbano ya se ha utilizado con éxito en los últimos años en otros grandes puertos españoles. Destacamos, en este sentido, el Acuerdo del Consejo de Ministros del 8 de marzo de 2013 para *“la cesión gratuita a favor del Ayuntamiento de Valencia de los terrenos desafectados de la zona de servicio del puerto de Valencia, circundantes con la dársena interior del mismo”*. Esta cesión de los suelos de la dársena del puerto de Valencia al Ayuntamiento se formalizó tras la insistente actuación de la alcaldesa valenciana Rita Barberá para poner en valor toda la potencialidad urbana del área.

Es interesante resaltar que, en el caso del puerto de Valencia, tras recibir el Ayuntamiento la cesión de los terrenos desafectados éstos fueron transferidos al “Consortio Valencia 2007”. El Consorcio, que tiene origen en la Copa de América de 2007, une o consorcia a partes iguales al Ayuntamiento, al Estado y a la Generalitat, bajo la Presidencia del Alcalde de la ciudad quien, a su vez, propone el Director General responsable ejecutivo de la gestión y administración del Consorcio.

En el caso del puerto de A Coruña nos encontramos en una situación totalmente diferente. La cesión de los terrenos se realizaría antes del inicio de la adecuación de los mismos. Además, la utilización de los mismos, a diferencia del caso valenciano que se adecuaron a un proyecto de ámbito estatal, están destinados a cubrir una función estrictamente local.

Al tratarse de nuevo suelo urbano sobre el que no se ha iniciado ninguna transformación ni inversión por parte de otra Administración, debería integrarse junto con el resto del suelo urbano de la ciudad y ser gestionado y desarrollado bajo la presidencia del Alcalde de la ciudad en el ámbito consorcial de colaboración entre las diferentes administraciones.

Nos encontramos ante un nuevo escenario urbano, un escenario de transformación complejo, que requiere una nueva perspectiva de participación de la sociedad.

La gestión de este espacio, su reformulación y su adecuación a las necesidades de la ciudad, requieren de la participación e implicación ciudadana tanto en la fase de definición como en la generación de ideas para su ejecución, siendo el Ayuntamiento la Administración más cercana a la ciudad y a sus habitantes para liderar este proyecto.

8// **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

A// Articulación de la participación ciudadana.

B// La participación ciudadana en la fase de redacción del proyecto.

C// La participación ciudadana en los equipamientos locales.

D// Espacios vacantes participativos

E// La progresividad de la transformación portuaria.

F// La participación ciudadana a través de la gestión del Consorcio.

A//

ARTICULACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Hemos visto hasta aquí, dentro del Modelo Económico, en el apartado de la Gestión del Proyecto Urbano, la formulación conceptual donde se integra la participación ciudadana.

Necesitamos articular ahora el carácter democratizador y el protagonismo ciudadano tanto en los usos, equipamientos y actividades propuestas como en los procesos de transformación de los terrenos.

La propuesta urbanística que presentamos responde a las ideas expresadas por el tejido social de A Coruña y a las investigaciones desarrolladas en los diferentes marcos impulsados por el Ayuntamiento. En este sentido es una propuesta equilibrada en cuanto a las soluciones que propone y su viabilidad económica, es una propuesta que trata de humanizar la ciudad naturalizándola y sociabilizándola y es una propuesta que recomienda una reorganización del modelo de gestión del proyecto urbano para que, bajo el liderazgo del Ayuntamiento de A Coruña, pueda tener éxito.

Sobre esta base de partida o concurso de ideas es necesario dar forma completa y detallada al proyecto incorporando la participación ciudadana.

Entendemos la participación ciudadana como el proceso de implicación de la ciudadanía en su ámbito de pertenencia, la ciudad. El éxito de la transformación del litoral de nuestra ciudad va a depender del éxito de la participación en este proyecto de construcción colectiva. La ciudadanía es el soporte del “conocimiento útil” necesario para la materialización del proyecto; cuanto más información e implicación generemos en el tejido social mayor será el intercambio de ideas entre los beneficiarios (la ciudadanía) y los ejecutores (el Ayuntamiento), mejorando el traspaso de ese “conocimiento útil” al proyecto.

B//

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA FASE DE REDACCIÓN DEL PROYECTO

La participación ciudadana durante esta primera fase proponemos articularla de acuerdo con el siguiente esquema:

1- Abrir un nuevo **proceso participativo en “A Porta Aberta”**. A través de este proceso participativo en la web municipal se recogerían ideas sobre los elementos inicialmente aportados.

2- **Creación de un Foro local**, con la participación de personas y entidades vecinales y sociales, donde se recopilen todas las ideas y propuestas, se debatan y sinteticen y se trasladen al equipo técnico para su evaluación. Una aproximación a la composición y funcionamiento de este Foro puede ser la experiencia ya institucionalizada de los Foros Locales en la ciudad de Madrid.

3- **Desarrollo de comisiones temáticas dentro del Foro Local.**

Este proceso confluirá en la redacción del proyecto donde se incorporará todo el conocimiento colaborativo en debate, además, con los técnicos municipales.

Los objetivos de la participación ciudadana comprenden, entre otros, los siguientes:

- Favorecer la visualización del proyecto y lograr su transparencia.
- Fomentar la participación y la conciencia comunitaria.
- Asegurar que las decisiones del proyecto responden a las necesidades sociales reales.

DEFINICIÓN DEL PROYECTO DESPUES DEL CONCURSO



C//

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LOS EQUIPAMIENTOS LOCALES

El proyecto define una serie de equipamientos pensados para lograr una potente participación ciudadana que garantice una adecuada utilización de los mismos.

Los procesos participativos en estos espacios, si bien son abiertos a todas las personas de la ciudad, están especialmente dirigidos a la ciudadanía del entorno y a las asociaciones vecinales y sociales de dicha área.

Al igual que en el resto de procesos participativos se distinguirán tres fases: la fase informativa y de generación de propuestas, la de evaluación colaborativa de las propuestas y la del seguimiento participativo del espacio.

D//

ESPACIOS VACANTES PARTICIPATIVOS

La progresividad de la transformación portuaria va a generar espacios pendientes de definición de uso y ocupación. Con el fin de dinamizar estos espacios en tanto se generan las condiciones para su transformación, proponemos implantar usos temporales (de 1 a 3 años) y de interés social, desarrollados por entidades públicas o entidades privadas sin ánimo de lucro. Se trataría de actividades favorecedoras de la regeneración del tejido urbano y que favorezcan la dinamización de la transformación portuaria. Se valorará que los proyectos sean económicamente autosuficientes, respetuosos con el medio ambiente, estén implicados con el entorno y se ajusten a los criterios de avance de la transformación portuaria.

Este plan participativo se articularía a través de tres fases: la identificación y mapeo de los espacios vacantes, el ajuste jurídico para el uso provisional y la gestión participativa del espacio.

Un referente de esta actividad lo encontramos en el programa municipal Pla de BUIITS Urbans de Barcelona.

ESPACIOS PARTICIPADOS DE ESCALA LOCAL

EQUIPAMIENTOS LOCALES DEFINIDOS EN EL PROYECTO	ESPACIOS VACANTES PARTICIPATIVOS
- Presentación de propuestas.	- Mapeo de espacios vacantes para su uso temporal y ajuste jurídico.
- Proceso participativo de evaluación de las propuestas.	- Gestión participativa del espacio.
- Seguimiento participativo del espacio.	- Toma como referente el proyecto Pla BUIITS de Barcelona.

E//

LA PROGRESIVIDAD DE LA TRANSFORMACIÓN PORTUARIA

El proceso de transformación ha de ser necesariamente progresivo. Esta progresividad lejos de ser un impedimento ha de convertirse en un factor de valorización e impulso de la participación ciudadana, convirtiéndose en un elemento facilitador de la misma.

Entre los **factores determinantes de las fases del proyecto** queremos destacar:

- El vencimiento de las concesiones de suelo público.
- El avance de la transformación económica del puerto.
- La evolución social.

Es necesario, por tanto, adaptar los procesos participativos que habrán de ir asociados a cada fase del proyecto. En concreto tenemos que considerar, al menos, tres factores importantes:

- Graduar el impulso a la importancia estratégica de cada fase.
- Tener en cuenta la capacidad adaptativa o resiliencia urbana.
- Considerar siempre la posibilidad de revertir, potenciar o reprogramar las decisiones.



F//

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA A TRAVÉS DE LA GESTIÓN DEL CONSORCIO

El puerto de A Coruña ha sido históricamente un elemento dinamizador de la actividad económica e industrial de la ciudad y su actual reconversión no responde a un proceso de crisis, sino, muy al contrario, a un potente proceso inversor que ha trasladado las actividades potencialmente peligrosas al nuevo puerto exterior a fin de mejorar la calidad ambiental del Golfo Ártabro y que ha potenciado tremendamente las estructuras logísticas construidas en Langosteira.

A las propias oportunidades derivadas de ser uno de los principales puertos pesqueros de Europa se unen las oportunidades derivadas del proceso de transformación urbana del puerto.

Las características urbanas, físicas, productivas y funcionales del puerto de A Coruña configuran una situación de grandes oportunidades de desarrollo tanto económico como científico si se consiguen aprovechar las grandes potencialidades de este cambio histórico.

Convertir al puerto de A Coruña en un referente urbano, pesquero, de investigación marina y alimentaria a nivel internacional es una tarea que requiere aunar el esfuerzo de todas las Administraciones y de todos los agentes económicos, sociales y ciudadanos implicados.

Y el mejor instrumento para aunar o consorciar este esfuerzo es la constitución de un Consorcio entre las diferentes Administraciones.

Adicionalmente, el nivel de los retos históricos a los que se enfrenta la ciudad y las grandes oportunidades que subyacen en esta transformación aconsejan **incorporar a este Consorcio no solo a las Administraciones sino también a todos los agentes económicos, sociales y ciudadanos concernidos.**

Es por ello que, además de la participación del Ayuntamiento, la Xunta y la Autoridad Portuaria, proponemos incorporar la participación de los partidos políticos, el tejido asociativo municipal, el Sector pesquero, el Sector empresarial del puerto, el Sector laboral y una representación directa ciudadana elegida a través de “A porta aberta”.

El funcionamiento del Consorcio se basará en una **estructura funcional compuesta por el Presidente (Alcalde de A Coruña), el Director General, el Consejo Rector y los Vocales**.

El Director General sería nombrado a propuesta del Presidente y el Consejo Rector tendría las funciones ejecutivas del Consorcio. Las vocalías representan el marco de participación del tejido económico y social.

Los objetivos del Consorcio serían la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma coordinada las competencias para la promoción, ejecución, desarrollo y gestión global de las Zonas 1 y 2, en el ámbito de los nuevos equipamientos públicos urbanos y de la actividad empresarial y tecnológica.

El Consorcio será igualmente una herramienta de participación ciudadana en el proceso de gestión de la transformación portuaria, para lo que habilitará los cauces y procedimientos necesarios.

