ÍNDICE

EL ESPACIO URBANO (Manuel Gallego Jorreto)……1

REFLEXIONES PREVIAS……2

INTENCIONES……5

CRITERIOS……6

OBJETIVOS……8

ACCIONES……9

INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD……11

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD……16

SOSTENIBILIDAD……17

MODELO ECONÓMICO……18

PARTICIPACIÓN CIUDADANA……19

SOB O CEO (Manuel Rivas)……20

"Siempre que se proyecta el espacio urbano surge la pregunta de cómo se enfrenta el arquitecto al proyecto, cómo asume la responsabilidad de cambiar y crear el espacio de todos.
Pienso que el espacio público, como espacio de todos, no debe tener dueño, es decir, el arquitecto como creador debe renunciar a dejar su presencia en él, de tal modo que ésta anule o pueda anular con su impronta las complejas y variadas vivencias de los ciudadanos. Debe asumir el trabajo con la voluntad de un cierto anonimato. La presencia del diseño, tanto como estilo, como en la resolución del detalle, debe pasar a un segundo plano, ya que se esta proyectando el espacio vacío capaz de acoger las múltiples expresiones de la vida ciudadana, es decir, un contenedor de actividad urbana.
Pero, al mismo tiempo, el arquitecto no debe olvidar ni ocultar su decidida voluntad en la construcción del proyecto con la presencia racional clara en la toma acertada de decisiones, ni la mirada sensible para entender el lugar y construirlo después."

Manuel Gallego Jorreto

REFLEXIONES PREVIAS

El espacio público es el escenario donde la arquitectura materializa el compromiso entre los distintos usos y dinámicas de la ciudad, donde sus tránsitos y pulsaciones deben llegar a acuerdo. Identifica a la ciudad con sus ciudadanos, convirtiéndose en reflejo fiel de su calidad cívica.

El espacio público es continuo: el cielo penetra en la ciudad a través de ella, la arquitectura le marca los recorridos, comprende todo lo que la vista alcanza, se apropia de las fachadas de los edificios y de las perspectivas que éstos definen y encajan, y también del paisaje.

Es preciso generar dinámicas que aprovechen la disposición estratégica del puerto en la ciudad, aprovechando sus flujos, manejándolos adecuadamente.
Su posición, su consolidación y la continuidad de su espacio público son verdaderas oportunidades para la ciudad.

La relación ciudad-puerto es un arma cargada de futuro. El borde marítimo es el escenario en el que se abordarán los desafíos pendientes para construir una sociedad más justa, solidaria y ecológica.
Las ciudades marítimas mostraron su eficiencia en el tiempo para albergar la vida en comunidad. Su permanencia es consecuencia de su capacidad de adaptación al cambio continuo de la vida urbana en un clima y territorio concretos, lo que las acredita como modelos urbanos de éxito.
Esta capacidad de evolución, perfectibilidad y resiliencia, es la que nos permite pensar que estas ciudades soportarán como tantas veces lo hicieron en el pasado, los cambios indispensables en los modelos de convivencia y en los modelos energéticos del futuro.

La estabilidad física del puerto tiene más que ver con la habitabilidad, la accesibilidad y el mantenimiento que con la rehabilitación. La habitabilidad requiere energía, y por su vinculación directa con el uso, es un concepto dinámico más próximo al ritmo natural de cualquier ciudad viva.
La progresiva normalización de la realidad física de los puertos y la necesidad de administrar con eficacia los recursos destinados a la conservación de éstos debe inducir paulatinamente a la sustitución de la cultura de la rehabilitación por la cultura del mantenimiento.

La aproximación energética a la rehabilitación en la ciudad preindustrial no debe limitarse a la mera sustitución de construcción por la rehabilitación. Debemos gestionar adecuadamente los balances energéticos de fabricación de los materiales y elementos constructivos, de la logística de la construcción y de la gestión de masas y medios auxiliares.
A pesar de la tecnología, no todo vale, y las decisiones de proyecto deben someterse a una lógica superior vinculada con el territorio, con sentido común del lugar y con la austeridad económica resultante de aceptar las leyes naturales y las limitaciones de un emplazamiento determinado.

En el proceso de protección y puesta en valor de un puerto, la atención y manejo del vacío es quizá, en términos de proyecto urbano, más importante que la restauración y conservación del patrimonio construido. En el vacío están las claves de la implantación de la ciudad en el territorio, del uso y continuidad del espacio público, de su estructura ambiental.

La reforma y mejora de las infraestructuras dependería de un estudio más amplio que diera la oportunidad de pensar la ciudad en clave energética. Una oportunidad para generar recursos y dinámicas muy productivas que no se debería desaprovechar.

El área de actuación reúne, por su extensión, por su cercanía al centro histórico, por la presencia del recuerdo de lo que existió y por su condición de borde, unas condiciones únicas para trabar historia, ciudad y paisaje.

El tratamiento de la infraestructura debe de ser sensible con sus límites para permitir vínculos más allá de lo funcional, abordando nuevas oportunidades para la ciudad, como la secuencia visual de su acceso, la permeabilidad entre barrios y los nuevos usos demandados por éstos.

El urbanismo debe ser capaz de explorar su capacidad para irradiar cohesión social, aceptando que las transformaciones de la ciudad pueden llegar a ser cajas de resonancia de optimismo y servir de recipiente donde el territorio, la ciudad y sus ciudadanos se acercan e identifican.

Se debería establecer una oscilación entre el sonido del pasado y el sentido de futuro por medio de una ordenación que interpreta, con libertad, el carácter propio de un borde marítimo, pero que, al tiempo, dota a esta infraestructura de actividad y permeabilidad. Es necesario que el nuevo escenario trascienda los límites estrictos del flujo productivo para pensar un futuro en donde convivan nuevas situaciones de mayor flexibilidad y hacer más amable el acercamiento al centro histórico desde la perspectiva de cualquier medio de transporte o del peatón.

INTENCIONES

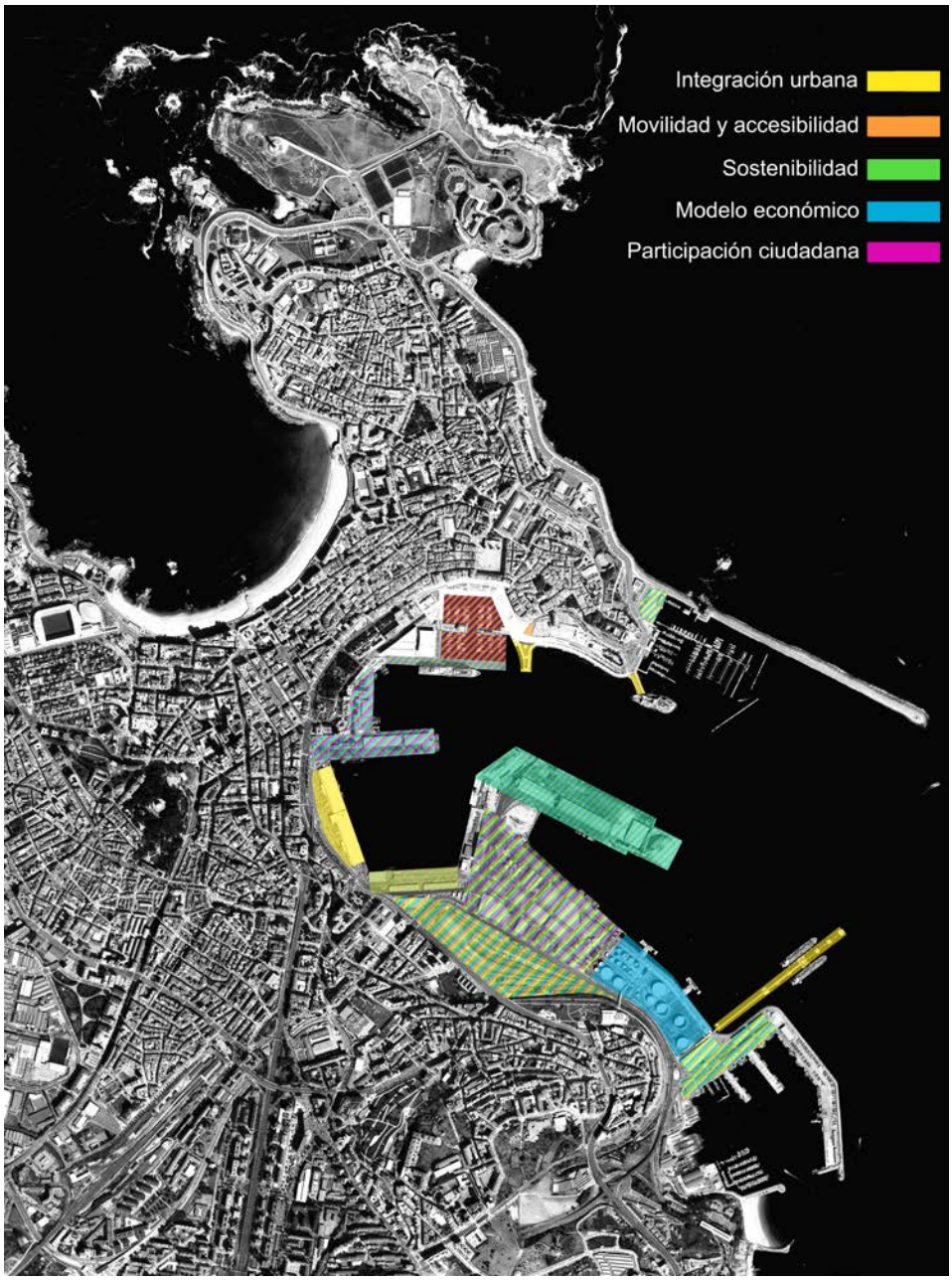
La estrategia principal de transformación del borde litoral de la ciudad pretende aunar dos aspectos tradicionales, casi fundacionales de la idiosincrasia coruñesa, como son la acción de pasear y la actividad pesquera. Ambos enfoques plantean un espectro que va desde lo lúdico hasta lo económico y que, entre ambos podríamos relacionar muchas otras visiones de la vida urbana cotidiana.

Por lo tanto, las dos grandes operaciones planteadas están relacionadas entre sí y, por extensión, requieren del acompañamiento de otras propuestas, ya que el alcance y la influencia de ellas, adquiere una escala verdaderamente urbana e incluso metropolitana.

La liberación de los terrenos de Linares Rivas permitiría completar la extensión de los jardines de Méndez Núñez cosiendo toda la ciudad desde la Pescadería hasta el Ensanche, en una especie de vacío gemelo con el existente al noroeste, donde se da esa misma continuidad con las playas de Matadero, Orzán y Riazor.

La construcción de una nueva lonja podría condensar todo el programa necesario de almacenes y oficinas que en la actualidad se encuentra disperso y desordenado, y de esta manera poder reutilizar las infraestructuras preexistentes en el muelle de san Diego, pero sobre todo poder vincularlo de forma directa con el puerto de Oza y, de esta manera, reforzar la idea de crecimiento económico en todos los sentidos.

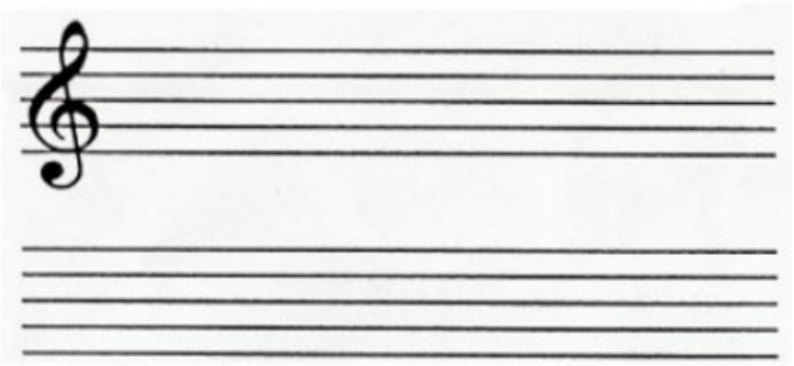
En definitiva, se trata de consolidar la calidad del espacio público del centro de la ciudad y de apostar por la economía azul desde los principios de la sostenibilidad.



CRITERIOS

De la misma forma que las líneas de un pentagrama acotan, o más bien modulan, la escritura que contienen; un proyecto urbano de la complejidad que entraña puede encontrar vías de resolución de los problemas a través de una serie de criterios y de argumentos que puedan tejer relaciones e hilos conductores entre espacios a conectar y construir.

Desde este punto de vista, los criterios de intervención como son la integración urbana entre puerto y ciudad, la movilidad y la accesibilidad, la sostenibilidad, el modelo económico y la participación ciudadana; se toman como ingredientes o como esa escritura musical que puede llegar a formar una melodía pero que es necesario equilibrar y, por lo tanto, decidir en dónde y en qué justa medida aplicar para alcanzar un balance global positivo.



Un pentagrama es un conjunto de cinco líneas horizontales paralelas y equidistantes sobre el cual se escriben las notas musicales y demás signos de notación.

Las estrategias de transformación del borde litoral de la ciudad de A Coruña deberían seguir unas directrices que permitieran construir el espacio futuro a través de dos conceptos: flexibilidad y reversibilidad.

Flexibilidad como capacidad de adaptación pero también como forma de dar respuestas a los requerimientos de cada momento con eficacia y eficiencia.

Reversibilidad como clave del tratamiento de un espacio especialmente sensible por su posición estratégica dentro del territorio y por lo cual se debería preservar en cuanto al valor patrimonial común que posee.

Cinco líneas basadas en los principios básicos de integración urbana entre puerto y ciudad, movilidad y accesibilidad, sostenibilidad, modelo económico y participación ciudadana; que permitirán ir matizando y decantando un urbanismo adaptativo a cada espacio de tiempo.

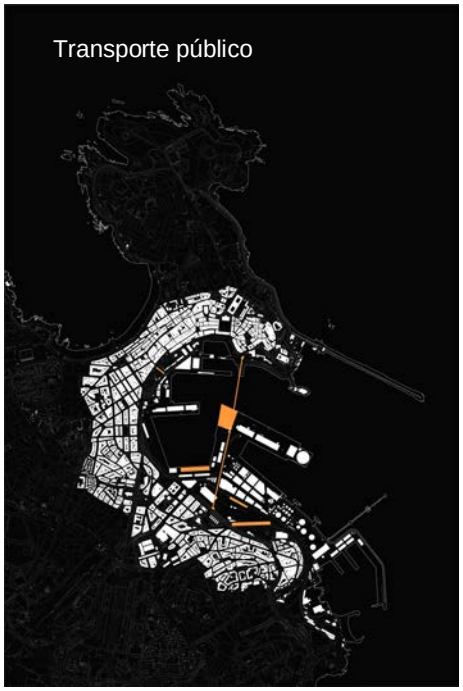
La propuesta se configura a través de una serie de objetivos que se materializan en acciones concretas dirigidas desde el entendimiento integral de la ciudad a través de la mirada del ciudadano.

OBJETIVOS

1. Proponer un suelo portuario 100% público. El borde marítimo no debe estar hipotecado por un modelo de explotación ni mucho menos ser patrimonio de tan solo una parte de la población. Por lo tanto, promover un espacio público en contacto con el agua desde el punto de vista prioritario de la inclusión.
2. Extender los jardines de Méndez Núñez como principal parque urbano de la ciudad, como pulmón verde y como perfecta transición entre la ciudad y el puerto. Un espacio sostenible, de todos y bisagra de convivencia entre las dos realidades urbanas; los barrios frente a la lámina de agua.
3. Potenciar el uso productivo a través de la pesca, como homenaje al trabajo portuario y a los orígenes de la propia ciudad. Es necesaria la recuperación de esta actividad como el principal motor económico trascendiendo la propia escala municipal.
4. Ordenar los usos marítimos con el fin de la mejora funcional de éstos, revertiendo los beneficios en la banda terrestre de influencia.
5. Mejorar la movilidad a través de los transportes de cercanías, combinando los desplazamientos por mar con los terrestres, así como la conexión de los barrios.
6. Incorporar nuevos equipamientos que complementen y relacionen el tejido urbano existente en contacto con el espacio portuario.
7. Rehabilitar ciertos edificios e infraestructuras de interés, reutilizándolos para generar puntos de intensidad dentro de la trama portuaria.
8. Creación de un nuevo barrio mixto, relacionado con la economía circular y azul, en donde puedan convivir usos comerciales e industriales con espacios de formación e investigación.
9. Dotar a todo el ámbito de actuación de, además de un nuevo “pulmón”, un nuevo “riñón”, sito en el muelle del Centenario, en donde poder acometer acciones de mejora y limpieza de la calidad del aire y del agua, así como la creación de un nuevo centro de reciclaje para la ciudad.
10. Incorporar los espacios públicos ubicados fuera del borde de estudio, como elementos de transición e integración para la convivencia entre el puerto y la ciudad.

ACCIONES

A. Recuperación del castillo de San Antón como isla, sustituyendo la actual conexión por una pasarela liviana.
B. Modificación del perfil en el ámbito del Parrote para subrayar la continuidad con la nueva transición a través del Real Club Náutico y generar nuevas relaciones visuales y de contacto con el agua.
C. Rechazar la apropiación de la primera franja marítima por parte del amarre de embarcaciones privadas.
D. Potenciar el carácter deportivo en la zona comprendida entre el dique de Abrigo y el castillo de San Antón.
E. Reubicar el espacio de Marina en el muelle de trasatlánticos.
F. Inclusión de un equipamiento de restauración en el ámbito de la nueva Marina.
G. Ganar los terrenos de la nueva lonja para la extensión de los jardines de Méndez Núñez.
H. Incorporación del centro de salud de Santa Lucía al nuevo tramo de los jardines de Méndez Núñez.
I. Creación de un complejo de I+D+I en el muelle de Calvo Sotelo, implementado con otros espacios multifuncionales para jóvenes y de ferias y eventos.
J. Fomentar el uso del transporte marítimo dentro del golfo Ártabro, mediante una estación marítima, en el antiguo edificio de la lonja de Gran Sol, de funcionamiento intermodal.
K. Construcción de una nueva estación de cercanías ferroviaria, resolviendo la diferencia de cota entre el parque de San Diego y los terrenos portuarios.
L. Conexión de la ronda de Outeiro con el vestíbulo de la nueva estación de cercanías y éste con la circunvalación de tránsito industrial.
M. Funcionamiento de lanzaderas en base a buses urbanos de conexión con diferentes zonas del ámbito de estudio.



N. Restauración de la antigua estación de mercancías de San Diego como mercado gastronómico ligado con la economía azul.
O. Rehabilitación de los edificios de almacenes y oficinas para talleres con residencia temporal.
P. Construcción de un espacio residencial vinculado con la población temporal dependiente del nuevo barrio vinculado con la pesca.
Q. Restauración de la “cúpula del carbón” y sus anexos para un nuevo centro de reciclaje relacionado con el mar y la producción de energías limpias renovables.
R. Creación de una gran zona vegetal con dos grandes balsas en el muelle del Centenario, destinadas a la mejora del aire y la depuración del agua mediante fitodepuración.
S. Construcción de una nueva terminal de cruceros apoyada por una línea de teleférico que uniría dicha terminal con los barrios de Los Castros y El Parrote.
T. Recuperación de algunas de las estructuras portuarias para generar un nuevo equipamiento socio-cultural que funcione como polo de atracción.
U. Reutilización de algunas naves industriales originales para la creación de un hotel industrial de empresas.
V. Fomento de la rehabilitación de las naves del muelle de San Diego para usos mixtos (comerciales, industriales, docentes, investigadores o ciertas posibilidades de referencias).
W. Vaciado del relleno del muelle de san Diego entre los nuevos mercado y estación y como transición con el ámbito de la nueva lonja para que de esta manera “aflore” el río Monelos y permanezca latente y evidente en la memoria colectiva.
X. Construcción de la nueva y ambiciosa lonja, que acoja y aglutine los espacios de almacenaje, oficinas y subasta en un mismo punto.
Y. Creación de un nuevo anillo elevado que conecte el paseo de borde del barrio de los Castros con la nueva lonja, permitiendo la contemplación, tanto de la actividad comercial como del paisaje portuario, sin interferencias.
Z. Fomento de la utilización del muelle de Oza con fines pesqueros, como base de amarre de la flota coruñesa y como espacio de reparación de embarcaciones dañadas.

INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD

El puerto debe continuar teniendo una especificidad propia, debe convertirse en un barrio más de la ciudad con usos mixtos y bien distribuidos. El equilibrio de todo ello permitirá la integración de los espacios libres y de los equipamientos dentro de la trama urbana.

La rehabilitación del patrimonio existente en el ámbito es un factor fundamental para la convivencia de ambas realidades y, de esta forma, poder potenciar sus fortalezas, reforzando la interdependencia entre ambas.

Los usos portuarios y ciudadanos no han de mezclarse, sino adoptar una contigüidad sinérgica, beneficiándose de ello y apostando por un espacio portuario fuerte y legible. Además de ello, se tratará de ordenar el suelo portuario para equilibrar los déficits dotacionales específicos de cada parte de la ciudad.

Usos propuestos para la zona de estudio y reutilización del patrimonio existente en el ámbito:

Se pretende liberar la dársena de la Marina de usos lucrativos que derivan en un uso de la lámina de agua por parte de sólo unos pocos ciudadanos. Ahora que se han ganado metros cuadrados de espacio público, se propone, análogamente, poner a disposición de todos el uso y disfrute del espacio acuático como espacio de ocio y deportivo mediante piscinas y playas.

El espacio destinado a marina se trasladará al muelle de Trasatlánticos, en donde las embarcaciones pueden mantener una posición de privilegio con respecto al centro de la ciudad, sin causar un impacto visual tan potente delante del frente de galerías de la avenida. En dicho muelle se plantea una instalación hostelera que, al mismo tiempo, le aporta al propio muelle un sentido estancial a parte de su longitud.

Se potenciará el carácter deportivo del espacio del dique de abrigo, promoviendo las actividades acuáticas, complementándolas con espacios polideportivos para la ciudad.

El muelle de Calvo Sotelo tendrá una triple vertiente. La presencia de las traseras de los edificios institucionales hace que nos encontremos con un espacio especialmente sensible con cualquier tipo de intervención irreversible; ejemplo de ello es la situación urbana derivada de la construcción de PALEXCO y del Centro de Ocio. Por lo tanto, la propuesta de intervención en Calvo Sotelo plantea, por un lado, reutilizar los silos existentes en el muelle para espacios juveniles, en una especie de centro socio-cultural con usos alternativos para una franja de edad maltratada por los usos tradicionales característicos de la ciudad.
Por otro lado, una infraestructura podría ir conquistando el muelle en función de las necesidades mediante un equipamiento I+D+I, un espacio vivero de empresas para fomentar start-up's como alternativa a la ciudad tradicional, en donde convivirían espacios de trabajo, formación, puesta en común e incluso como residencia para estancias breves. Esta infraestructura permitiría seguir usando el espacio del suelo del muelle o de sus cubiertas para complementar al complejo con espacios abiertos.
Por último, una estructura ligera ocuparía la explanada como soporte técnico de ferias y eventos, pudiendo implementar el conjunto, cubrirlo de la intemperie o incluso subdividirlo.

En la extensión de los jardines de Méndez Núñez se estudia la ubicación del centro de salud de santa Lucía. De esta manera se podría encontrar consenso entre el modelo y el emplazamiento de este equipamiento, al mismo tiempo que se completa el barrio del Ensanche con piezas externas.

La antigua lonja de Gran Sol se recupera para estación marítima, como un gran vestíbulo urbano que relacionará la ciudad con todo el golfo ártabro y que a través de una nueva estación de ferrocarril de cercanías, abrirá un mundo de nuevas posibilidades en cuanto a la movilidad metropolitana. Los almacenes y oficinas ligadas a esta antigua lonja se rehabilitarán como espacios de taller-vivienda para el fomento del emprendimiento de profesiones alternativas.

En las proximidades de este intercambiador de transporte, se rehabilitarán espacios para residencia de tripulaciones o de algún tipo de profesionales ligados con el mar; para hotel industrial para empresas, en donde se puedan desarrollar encuentros, formación o prácticas y, por último; un equipamiento cultural entendido como una factoría, trascendiendo el concepto de museo para convertirse en lugar de debate e investigación.

Por otro lado, se reutiliza la antigua estación de san Diego para convertirla en un mercado gastronómico ligado especialmente con los productos del mar. En consecuencia, se construirá una nueva estación de ferrocarril que complemente el transporte marítimo de viajeros y que, por su posición, resuelva la continuidad del parque de san Diego con los muelles.

Un teleférico conectará los barrios de Los Castros y Cuatro Caminos con el Parrote y la Ciudad Vieja, con una parada intermedia en el muelle del Centenario, donde se recibirá a los cruceros en una nueva terminal elevada que permite el acceso a un gran parque en donde se reutilizan las instalaciones del carbón como centro de reciclaje, vinculado especialmente con los fondos marinos.

Las naves industriales del muelle de san Diego se irán renovando con el tiempo con la intención de crear en el futuro un moderno barrio mixto en donde se priorice la instalación de industrias y espacios comerciales en plantas bajas, y de formación e investigación en plantas altas. Las ordenanzas de este remozado barrio deberían reforzar la implantación de empresas relacionadas con la pesca, acuicultura, biotecnologías, energías renovables marinas y de reciclaje, además de la alimentación y la gastronomía derivada de la pesca, la industria naval o incluso el turismo sustentable.

Por último, una nueva y moderna lonja permite realizar una transición coherente entre unos espacios industriales y comerciales, con los productivos del puerto de Oza, al mismo tiempo que se resuelve la entrada de producto desde el mar con la conexión a diferente cota del barrio de Los Castros. Este equipamiento conseguiría condensar, además de los espacios de subasta, los almacenes y oficinas pertinentes para la sensible mejora de las condiciones de trabajo en aras de alcanzar el salto de calidad para el motor económico de la ciudad y su entorno que en su día fue.

Integración de los espacios libres con el resto de la ciudad, al mismo tiempo que se dan soluciones de conectividad, apertura y acercamiento de la ciudad al mar:

Se plantea el acercamiento de la ciudad penetrando en continuidad dentro del suelo portuario. Como procedimiento de colonización amplía y diversifica el perímetro de contacto con el espacio del puerto.
Existe un fuerte interés en relacionar transversalmente los espacios públicos de la ciudad con los portuarios. El Obelisco, la plaza de Mina, la de Ourense, la Palloza, fábrica de tabacos o parque Europa, son variados ejemplos de formas de abordar estas relaciones urbanas.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

La movilidad del frente urbano se implementará con vías ciclables para el fomento del transporte limpio, al mismo tiempo que se priorizará el carril derecho para el transporte público.

El puerto se convertirá en el verdadero intercambiador de transporte de cercanías al condensar, por un lado la estación marítima para la comunicación de todo el golfo ártabro, y por otro, una estación ferroviaria de cercanías como complemento a la de san Cristóbal, contando con el apoyo de la red de buses urbanos como lanzaderas con los distintos barrios.

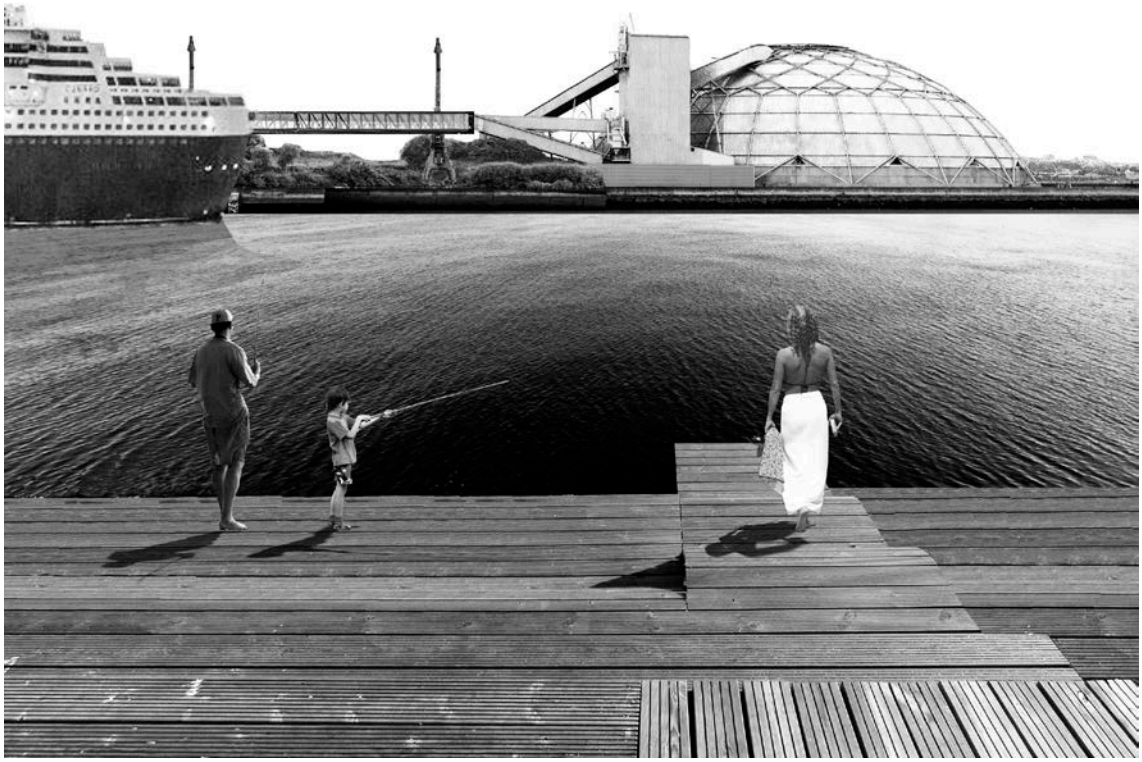
Por último, un teleférico conecta el barrio de Los Castros, pasando por el muelle del Centenario con su terminal de cruceros, y con el Parrote.

Las secciones viarias planteadas mejoran la situación en cuanto a las maniobras asociadas a este papel viario (giros, cruces y trenzados).
El soterramiento del vial en el principio de la avenida del Puerto abre la posibilidad a que el edificio de La Terraza puede relacionarse con la lámina de agua, como antaño, a través de una plataforma única libre de tráfico.
La posible conexión de la ronda de Outeiro con la nueva estación ferroviaria y el vial de san Diego, facilita la resolución de las comunicaciones rodadas con muy pocos cambios y sin interferir prácticamente nada en el espacio público portuario.

SOSTENIBILIDAD

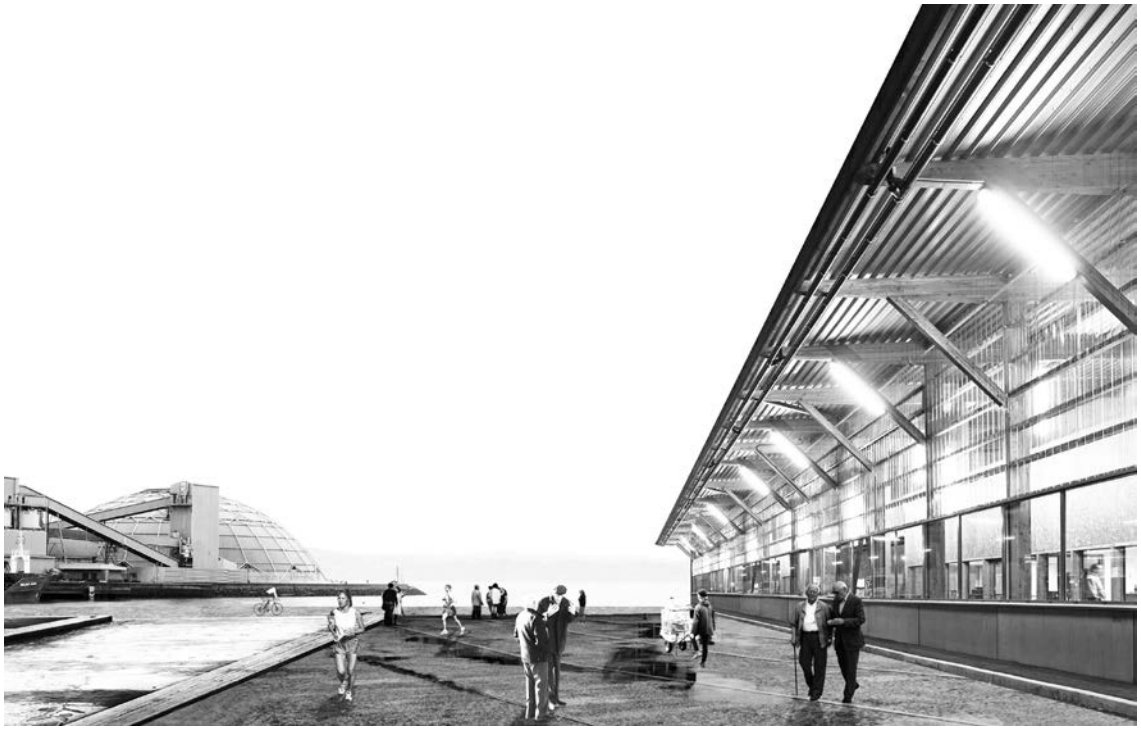
La principal intención del tratamiento del borde marítimo es ganar esos espacios para su uso público. La continuidad peatonal a lo largo de este frente estará garantizada con el estudio de otros proyectos parciales en los sucesivos tramos del área metropolitana.
La diversidad de usos permitirá garantizar economías circulares desde diversas perspectivas, fomentando su vertiente azul, desde la pesca azul, pasando por la investigación, cultivo alternativo de productos del mar o del reciclaje para el desarrollo de productos novedosos.
El muelle del Centenario, además de acoger el atraque de trasatlánticos, se propone, más que como un pulmón verde, como un riñón verde, con vegetación que purifique el aire y con grandes balsas de agua dedicadas a la fitodepuración del entorno, y la cúpula del carbón dedicada a centro de reciclaje encaminado a I+D+I de los fondos marinos.

Además, se reutilizará una gran parte de las instalaciones y servicios existentes.



MODELO ECONÓMICO

A Coruña no puede abandonar su vínculo con el mar a través del puerto pesquero, es más, es preciso reforzarlo y que recupere la condición de principal motor económico de la ciudad y de su entorno.
En primer lugar, es necesario facilitar el desarrollo de la actividad a armadores, patrones y tripulación, con medidas que favorezcan el amarre local.
En segundo lugar, acabar con la dispersión de las instalaciones; lonja, almacenes, oficinas y derivados de la recepción del producto en tierra. Para poder alcanzar la idea de un centro de trabajo compacto, cómodo, eficaz y eficiente, debería reubicarse en aras de mejorar el funcionamiento de manera integral.
Al mismo tiempo, integrar en el entorno, empresas de todo tipo ligadas al mar, desde la investigación nutricional y de usos alternativos del pescado, pasando por la comercialización y ampliación del abanico de los frutos del mar, hasta la innovación en el reciclaje, de la limpieza de los fondos marinos, así como industrias derivadas, como los astilleros, la producción de aparejos de pesca o la comercialización de ropas de trabajo.
Por lo cual, los usos dependerán tanto de la centralidad metropolitana que rodea el espacio portuario, así como los vinculados al encadenado de centralidades menores al lado del puerto. Y también los que dependen y se benefician del puerto como intercambiador de transporte, o de la cercanía a la lámina de agua y a las embarcaciones.



PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El proyecto priorizará en cualquier caso los usos no restrictivos, es decir, por un lado dotar al suelo de titularidad pública y por otro, que el uso sea de disfrute por la mayoría de los ciudadanos. No se fomentarán las actividades lucrativas alrededor de las zonas más cercanas a la ciudad.
Sin embargo, es necesario que algunos de los emplazamientos propuestos puedan seguir un proceso más abierto, si cabe, para que el destino final de esos espacios pudiera ser debatido y decidido por el mayor número de colectivos implicados en su desarrollo.

La progresividad de la transformación portuaria es un índice de la calidad democrática que permita un proceso más basado en la sucesión de pequeños cambios. El diseño de procesos que cuenten con recapitulaciones, o posibilidad de modificar el rumbo de transformación y hasta revertirlo, además de presentar condiciones más favorables de autorregulación, apuntan a una mayor inclusividad.

Los proyectos esbozados tanto en el muelle de Calvo Sotelo como en el de san Diego, nacen a partir de esas características de flexibilidad, replanteo y reversibilidad:

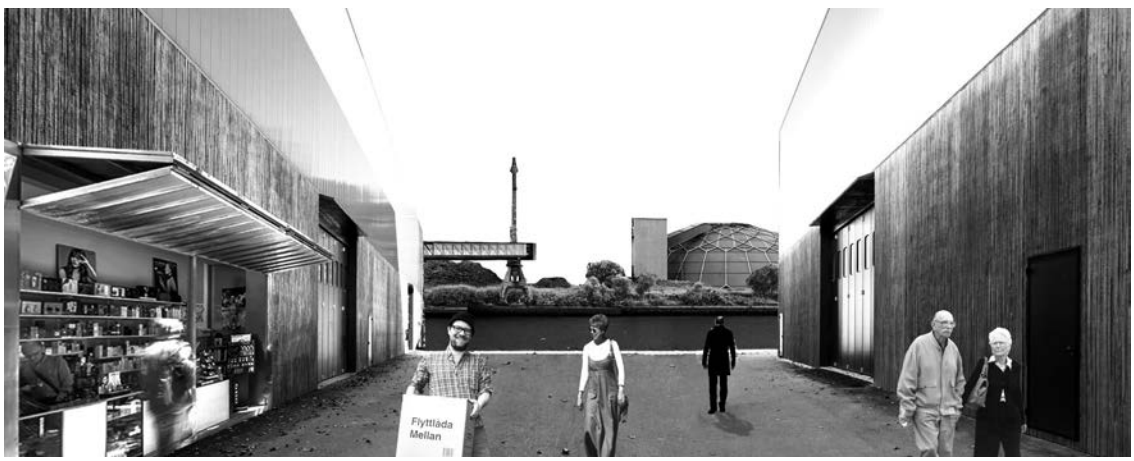
El centro socio-cultural de Calvo Sotelo estaría configurado con estancias de las que cualquier joven podría estar en disposición de solicitar para su libre disposición.

La incubadora de empresas de Calvo Sotelo nace con el ADN cambiable para adaptarse a cualquier necesidad del usuario, ya que de la investigación que se produzca, surgirán posibles proyectos de innovación para el futuro.

El espacio ferial de la explanada también estaría a disposición de cualquier persona para presentar, reunir, trabajar o debatir cualquier cuestión relacionada con la creación y puesta en marcha de proyectos de jóvenes emprendedores.

Para terminar, es necesario indicar, que el futuro barrio mixto de san Diego, surge como un proceso de consolidación y cambio abierto en el cual las diferentes piezas irán experimentando modificaciones en función de la coyuntura socio-económica para poder ir dando respuestas a las demandas del momento.

Todos estos proyectos nacen con la condición de ser maleables a través de un proceso largo de urbanismo adaptativo para que presten ese servicio o cubran esas necesidades que es posible que aún no se conozcan hoy día.



"…" As grúas do Centenario sáense da escala. Orabén, quizais pola súa cadencia, condúcenos a un mundo de artefactos prehumanos, a unha imaxinería antidiluviana, de gigantescos proboscidios metálicos comedores de pedras e minerais. Xiran pausadamente os longuísimos pescozos e o enfiado apéndice do morro foza con parsimonia nas moreas do peirao.
Por fin, o mar, o canal portuario. Para o engano proxectivo dos ollos, apenas unha lengua de auga que se anchea ordenadamente nas estancias do porto. Pero o que mira sabe que todo o demáis ten razón de ser polo trazo expresionista no que escorregan os xoguetes coruñeses por excelencia, os inxenios mariños. Pesqueiros con volutas aladas, cabezudos remolcadores, mercantes de galana fritura, trasatlanticos con perifollos, iates de lanzal hidalguía… O castelo de San Antón é hoxe un vixía mudo que xa non cota barcos. Pero o que mira, tendo como fondo do lenzo as lombas montañosas e os cons de Ferrolmar, coa anécdota efervescente da Marola, fundíndose en ceo con matices de chumbo, o que mira, digo, sabe que esa outra liña da cidade é certamente o que os que non miran teñen por cidade da Coruña. Nesa panorámica que vai do castelo que foi fortaleza e prisión, e agora é museo, ata as galerías da Mariña e o Ensanche, nese travelling de dereita a esquerda que segue o ronsel dun pesqueiro do Grand Sole que virou no dique de abrigo e vai camiño do balburdio do Muro, aí está, en fachada, o perfil darwinista da cidade. O corazón apiñado da Cidade Vella, co latexo impávido das campás eclesiásticas, coa fúnebre e marcial perennidade castrense, e cos fantasmas gremiais. Farían falta catalexos para descubrir as cegadas portas do mar e aínda máquinas do tempo para reconstruir as murallas, só reinventadas no recodo arbolado de San Carlos. Pero logo, nunha baixada imperceptible desde o lonxe, o luminoso estoupido burgués das casas de galería, ese achádego de extranxería posiblemente inspirado sen complexos na Galicia vilega e agraria. Se forzamos o travelling á esquerda, nos Cantóns, o perfil vaise facendo irregular, ata estoupar nun diagrama caótico, que non temos porque chamar moderno pero sí actual.

A cidade é resultado dun acto de producción. Se forzamos a imaginación, ao que está ben disposto o que mira, o diagrama caótico da esquerda iría desaparecendo e ata é posible que toda esa extensión –A Palloza, Catro Camiños, Linares Rivas, Os Cantós- fora toda ela unha marisma, con area e herbas de mar, e mesmo puidera suceder que as ondas hoxe domadas da bahía teimaran por abrazarse e revolcarse en amores incestuosos coas augas bravas do Orzán. O territorio recuperaría a súa estatura natural alí onde o home foi menos comedido e mantería prácticamente o seu pimpín alí onde armonizou o seu acto de producción, na parte vella da cidade. Serían ese penedos erguidos en avangarda dun brazo areoso, o berce da cidade, con chouzas de pescadores nas antano marismas e con labradores alí onde a terra se facía negra, Oza, Mezonzo, Elviña… Ese acto caprichoso de abrir e pechar os ollos para borrar a cidade permítenos o exercicio de revivir imaxinariamente o acto da súa producción, facer con ela, en trazos subxectivos, o que fixo Van Gogh cunha silla, é un dicir, facéndoa de novo despois de que a fixera o carpintero. É un acto alegre e penoso. Comprenderemos como cos nosos trazos facemos outra cidade que é e non é A Coruña. Ao cabo, o que queda de orixinario, aquilo que non precisa reinventarse, é o ceo, ese vertixinoso videoclip que cambia o noso humor coa velocidade dunha antoloxía de gravacións sentimentais, a paisaxe verdadeiramente coruñesa, o ceo, ese ceo de Costa da Morte que vai civilizándose nas Mariñas."

Sob o ceo
Manuel Rivas

PENTAGRAMA

CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE JURADO, PARA LA DEFINICIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN DEL BORDE LITORAL DE LA CIUDAD DE A CORUÑA, DESDE EL DIQUE DE ABRIGO HASTA LA PLAYA DE OZA.