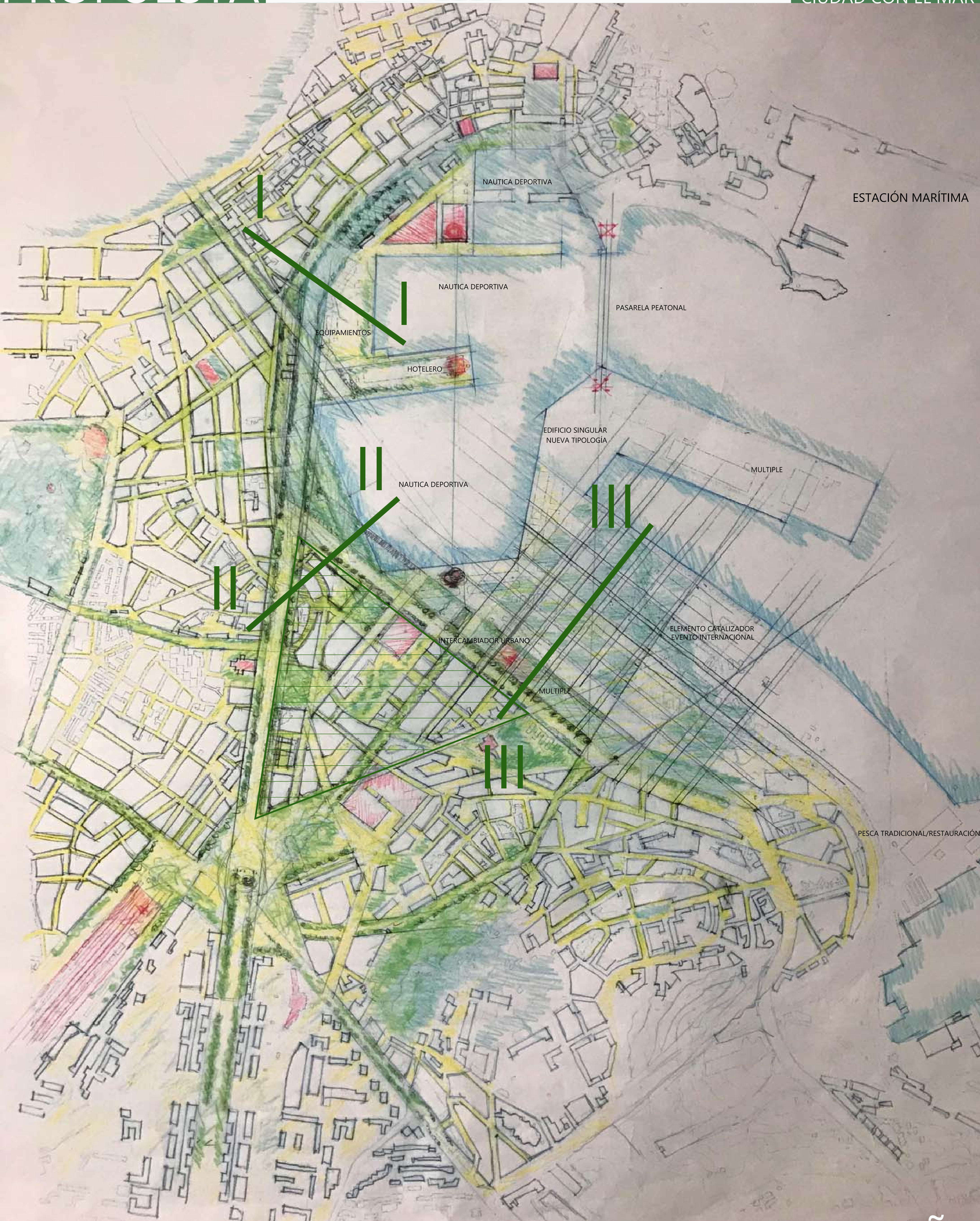




En el año **1.208**, el Rey Alfonso IX, ordena la refundación de la ciudad de A Coruña, después de que los habitantes de la antigua Brigantium, se hubieran retirado al abrigo de la Ría del Burgo para soportar mejor los continuos incidentes bélicos.

En el año **2.018**, la ciudad se plantea alternativas de ordenación para el futuro, justo a las puertas de la desaparición del tráfico rodado, tal y como lo hemos conocido hasta la fecha.

Un breve análisis gráfico, evidencia la desproporción de la superficie que la ciudad actual pone al servicio de la maquinaria automovilística.

Además del factor cuantitativo, resulta mucho más grave la incidencia CUALITATIVA, que ha tenido en el diseño de la ciudad ha tenido el fenómeno automovilístico.

El resumen es sencillo:

En el año 1.208, no había automóviles y si existía la ciudad.

En el año 1.818, no había automóviles y si existía la ciudad.

En el año 1.918, había algún automóvil en la ciudad.(3 o 4)

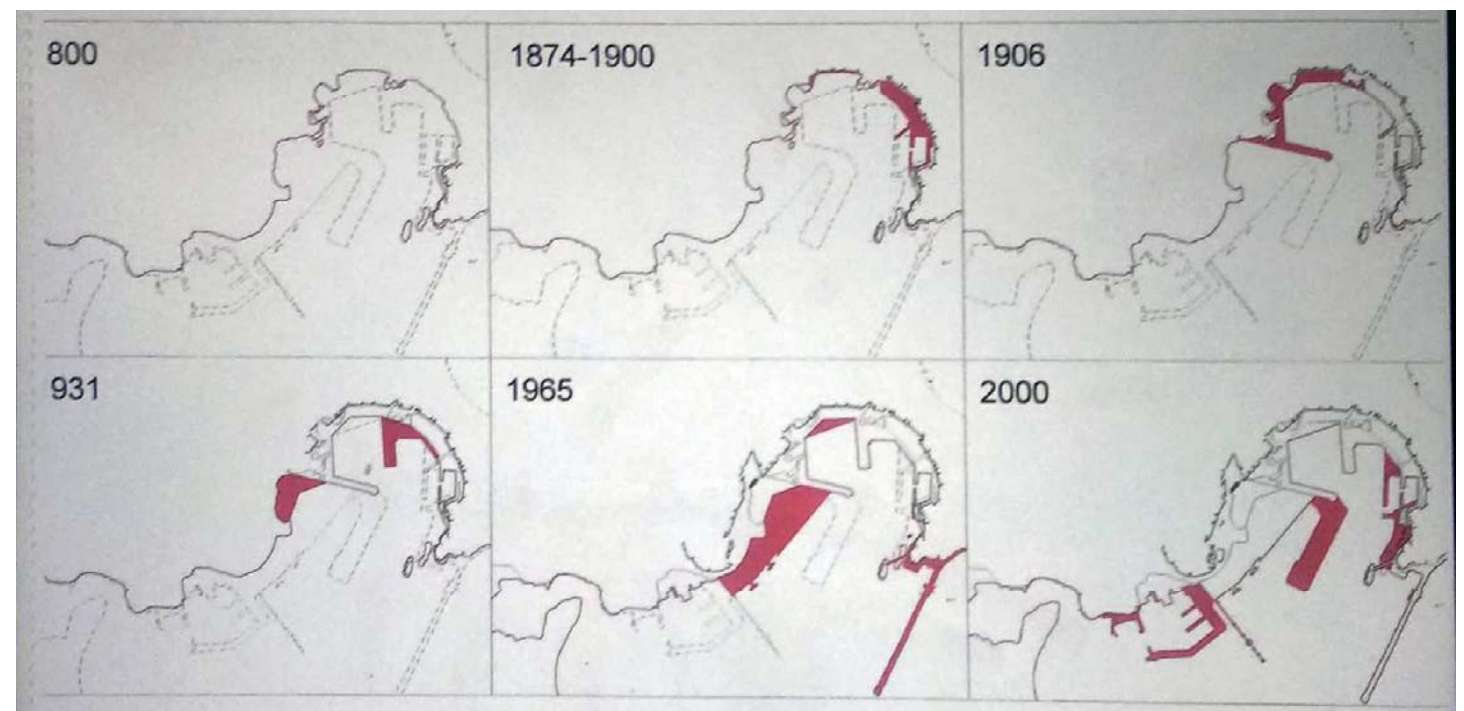
En el año 2.018, la ciudad está OCUPADA por el automóvil.

En el año 2.038, el automóvil como hoy lo conocemos, habrá desaparecido.

Y la ciudad,..... será otra.



INTEGRACION URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD



1.- EL PUERTO EXTERIOR

En el año 2.018, la ciudad parece haber asumido la necesidad de tomar conciencia de lo que supuso la decisión de una nueva instalación Portuaria fuera del tejido urbano consolidado.

Esta realidad, supondrá la liberación de una superficie altamente significativa para el futuro de la ciudad, que se ubica precisamente en la fachada marítima de la ciudad. Durante siglos, Puerto y Ciudad, crecieron juntos en una simbiosis dinámica. Fue precisamente el crecimiento de ambos organismos, uno de los factores esenciales, que vino a complicar la convivencia entre Puerto y Ciudad.

Además de sus respectivos crecimientos, la cualidad cada vez más industrial de las actividades portuarias, resultaba difícil de compatibilizar con la plácida vida urbana.

Esas diferencias acabaron por solventarse hace escasos 20 años, con algo inimaginable solo unas décadas atrás.

Una VALLA que SEPARABA A LA CIUDAD DE SU MAR, Y DE SU PUERTO.

¡!!!!Cousas veredes!!!! Que diría algún vello se levantase a cachola.

Quien hubiera podido imaginar, hace solo 60 años, que la ciudad de A Coruña, estaría separada de su PUERTO, por una "bonita" valla de hormigón y acero.

¡!!!!!! Mira ti que cousas!!!!!!!, UNA CIUDAD PORTUARIA SEPARADA DE SU PUERTO



2.- EL AUTOMOVIL Y EL PUERTO EXTERIOR JUNTOS

En el año 2.018, de repente somos conscientes que hay dos cosas que pasarán a ser historia, lenta pero inexorablemente. Para algunos será muy rápido, para otros será muy lento, pero la realidad es que esas dos cosas van a ocurrir con toda SEGURIDAD.

- La temporada de PROTAGONISMO del vehículo automóvil en la ciudad se termina de modo inexorable.

- Las actividades portuarias NO COMPATIBLES, con la vida urbana futura, están condenadas a desaparecer. Por lo tanto, las separaciones físicas entre PUERTO y CIUDAD perderán cualquier sentido lógico.

2.1.- Consecuencias para el futuro de la ciudad y principios básicos de actuación para una propuesta futura

Cualquier diseño o programa de planificación de futuro urbano de la ciudad, debe de contemplar, muy en primer plano, estas dos circunstancias anteriormente citadas.

2.1.1.- Asunto Automóvil

1.- El automóvil, no debe ser en ningún caso el elemento PATRON, para el diseño de los trazados de nuestras calles y espacios urbanos.

2.- Durante las últimas décadas hemos asistido, al continuo y constante fracaso de todos y cada uno de los experimentos tendientes a intentar compatibilizar el automóvil y la vida ciudadana en contextos urbanos con preexistencias.

3.- Tristemente, hoy podríamos reconocer, que la mayor parte de las inversiones realizadas para facilitar el mejor tránsito de los vehículos a motor, o coches. Han resultado inútiles y han fracasado en sus pretensiones iniciales.

Ahora, estos espacios, tienen que ser transformados para servir a una movilidad urbana, cuya base ya NO será nunca el automóvil privado, al menos como lo conocemos.

4.- Por lo tanto, cualquier inversión futura en este ámbito, será adecuadamente ponderada, desde criterios de accesibilidad general al sistema ciudad.

5.- Por el contrario, si hemos de seleccionar un PATRON, que comande y aporte las directrices del diseño futuro de la ciudad, este no será otro que el SER HUMANO. Y desde el punto de vista de la movilidad urbana, hablamos siempre, de un SER HUMANO esencialmente CAMINANTE o PEATON.

2.1.2.- Asunto Puerto Exterior

1.- La construcción del Puerto Exterior, permite liberar al actual Puerto, de todas las actividades que resulten incompatibles con la vida urbana de la ciudad. Por tanto, serán desplazadas todas aquellas actividades, molestas e insalubres y por supuesto peligrosas desde el punto de vista medioambiental.

2.- Se consideran actividades compatibles, todas las relacionadas con la Náutica deportiva, comercial turística, en todos los tamaños y las actividades pesqueras de las flotas de bajura y cerco, así como las de distribución y comercio de productos del mar.

3.- La superficie portuaria liberada, aparte de los usos ya citados, estará destinada a complementar las necesidades de la ciudad, en el sentido más amplio de la palabra. Siendo esta su vocación prioritaria.

Entre los que sin carácter de exclusión podemos citar:



Zonas Verdes, Servicios Públicos, Equipamientos de todo tipo, Equipamientos Comerciales, Hostelería en General, Centros de Investigación, Educativos, Culturales y Deportivos, Centros de Negocios etc.

No se descartan los usos residenciales, porque pueden ser especialmente necesarios disponer de ellos en operaciones de re-estructuración urbana de esta complejidad

4.- Las nuevas superficies disponibles para el tejido urbano de la ciudad, estarán estructuradas de forma que establezcan relaciones con los HITOS referenciales del trazado urbano existente.

Se reservará una parte de la superficie liberada, para destinarla a operaciones de re-estructuración urbana, dentro del tejido de la ciudad, para solucionar problemas de trazados urbanos conformadores de nuevos esquemas de movilidad.

5.- Se reservará una parte importante de la superficie liberada para la generación de espacios arquitectónicos de edificios de nueva TIPOLOGIA, que responderán a demandas de la nueva era digital y de las nuevas formas de transmisión de conocimiento y ocio.

Una de estas áreas, (la de mayor superficie), será destinada a la recepción e instalación de un CATALIZADOR SOCIOLOGICO, imprescindible para la comprensión, captación, concienciación, e internacionalización del proceso urbano que sufrirá la ciudad.

ACCESIBILIDAD TOTAL DEL LITORAL

