

NOTA DE PRENSA

FORO METROPOLITANO CORUÑA 3.0

CICLO: Repensar Coruña: entre la utopía y la realidad

Quinto Debate.

El Museo de Automoción de La Coruña: una oportunidad para la ciudad.

Promueve: Asociación Metropolitana 3.0

Organizan: Sporting Club Casino de La Coruña y Asociación de Jóvenes Empresarios.

DEBATE:

PRIMERA PARTE. INTERVENCIONES DE LOS PONENTES.

En la presentación Andrés Precedo inició el debate afirmando que del museo de la automoción se hablaba más por su ubicación que por su contenido, cuando lo importante es precisamente esto último. Por eso era necesario dar a conocer cuáles son los objetivos y los contenidos previstos para este museo. Además la importancia del mismo no radica solo en la dimensión expositiva sino que también hay que tener en cuenta dos cosas:

- 1.- que es una pieza fundamental para atraer más visitantes y para completar el circuito de los museos científicos y tecnológicos, que es uno de los emblemas turísticos de la ciudad como ciudad educadora y del conocimiento.
- 2.- que es un equipamiento generador de empleo y una oportunidad para la formación especializada. Además puede actuar como dinamizador del entorno allí donde se ubique.

ANGEL JOVE.

Inició su intervención preguntándose: ¿Qué aporta un museo? Aporta a una parte expositiva que intenta transmitir cultura y mejorar el conocimiento de la historia desde diferentes perspectivas. Uno de los atractivos del museo de la automoción es la posibilidad de crear un museo del S.XXI, con un estudio del pasado, pensando en el futuro. Por eso no es solo un museo de automóviles, sino que la excelente colección es el pretexto para contar la historia reciente, así como la influencia del coche en otras manifestaciones de la modernidad como la moda, la tecnología, el crecientito de las ciudades etc.

No es un museo más, se lleva mucho tiempo pensando para que sea uno de los mayores de Europa. El museo nace de la voluntad de una persona, Jorge Jove, de aportar a la ciudad su colección de vehículos históricos y el archivo documental almacenado durante años. Fue su afición al automovilismo lo que le llevó a ir adquiriendo piezas; empezando por una pequeña colección que cada vez fue a más, y con el tiempo se convirtió en una de las principales de Europa, por cuya razón pensó en convertirlo en una nueva oferta cultural para que lo disfrutara la sociedad.

En los 90 se empezó a concebir el museo, pero la idea chocó con todos los criterios museísticos de entonces, donde la mayoría de los museos estaban subvencionados, y en este caso se pretendía que fuera autofinanciable y así poder tener vida propia, por eso había que unir el programa expositivo a una presentación atrayente para muchas personas y en la programación de actividades de todo tipo para poder ampliar las fuentes de actividad y de financiación. A partir de 1998 se toma el proyecto desde esta perspectiva centrándolo en la historia del automóvil y la evolución de la humanidad en sí, de estos elementos como hilos conductores con otras líneas argumentales.

Al principio, y con la idea de ponerlo en marcha cuanto antes (era el alcalde Francisco Vázquez) se pensó en la antigua cárcel, por su enclave, su hilo histórico... pero se declinó porque la estructura interior del edificio no se adaptaba. Después se pensó en el edificio del actual Muncyt, que estaba vacío, pero debido a que era necesaria una infraestructura muy pesada, no se podía utilizar. Por eso se pensó en un edificio nuevo, algo que inicialmente no se quería, pero que se imponía por la realidad que se presentaba. La idea era situarlo en línea con los museos científicos, pero no se encontró una ubicación adecuada, por eso se miraron solares y surgió Bens. En la zona, la parcela y el relieve pedía un anfiteatro natural, ciñéndose a la edificabilidad de una parcela dotacional, ya presita, y que no afectaba para nada a la superficie de la zona verde. Después de la construcción del parque, se movió de sitio para no afectar visualmente al nuevo parque. En 2010 se presentó un proyecto pero se dijo que era agresivo con el entorno y la altura, y en 2014 se reformuló, para reducir el volumen y el impacto visual. La forma del diseño estaba inspirada en una rueda y su engranaje. El nuevo proyecto es más poroso, todo tiene un porqué en el diseño y por primera vez que se sabe que destino va a tener cada parte del mismo. El proyecto del museo ya estaba preparado.

XOSÉ RAMÓN NÓVOA.

Se declara fan de los museos automovilísticos y resaltó que en el caso del Museo de la Automoción de La Coruña, destacaría la vinculación con la historia como factor diferencial. Al tratarse de una oferta cultural única, dijo, y por la magnitud que tiene, debería tener un apoyo por la Xunta y Ministerio de Fomento y no sólo por el Gobierno Local. Pero esta idea choca una vez más con el escaso interés por mantener y proteger el patrimonio gallego. Algo que debería ponerse más en valor. Claro que en este caso los promotores optan por un museo autofinanciable.

Como ejemplos resaltó el caso de Málaga, que unió la automoción con la moda. Fue abierto en 2010 con más de 7.000m², 10 espacios y 90 vehículos aproximadamente. Entre diciembre de 2004 a 2010 se puso en marcha. ¿Cómo se consiguió la financiación? Pues en este caso, la entrada es de 7.5 euros, por lo que teniendo una previsión de 120.000 visitantes y llevándose el Ayuntamiento el 3%, lograría 63.000 euros/año, que a diez años ascendería a 6.300.000 euros/año. Claro que no se consiguieron las cifras de visitantes inicialmente previstos y los ingresos tampoco. Además la concesión es por diez años y la colección pertenece a un aficionado portugués, con lo que su continuidad siempre puede ser una amenaza.

Existen muchos ejemplos alrededor del mundo de medianas e incluso pequeñas ciudades que han asentado un Museo de la Automoción y han visto mejorar su ocupación hotelera, su tasa de paro, el dinamismo local, etc. Como en el caso de Sinsheim (Alemania) con 35.000 habitantes y que desde que abrió su museo recibe a más de 10 millones de turistas. Comentó además las particularidades de los mayores museos europeos de este tipo, todos en Alemania.

ALBERTO LEMA

Lo primero que señaló es que el tema no es de ahora, sino que el primer convenio se firmó en 2009, y a pesar de que han pasado tres gobiernos no ha salido adelante. El tiempo que se prolongó la aprobación del plan general supuso un importante retraso, así como la declaración de afectación de la refinería, que ya había obligado a mover el museo de sitio. Y se preguntó: ¿Hay alguien en contra? No, y es que por la cultura y el arte nadie está en desacuerdo. El museo parte de una iniciativa privada y debe ser tratada como tal.

El tema más controvertido es la ubicación del museo, pero hay que tener en cuenta que Coruña es compleja en su forma, densa y compacta con escasez de suelo y zonas verdes. La situación no es fácil pero no es incompatible con la creación del museo en la ciudad. Efectivamente la ciudad es una de las peor situadas entre las europeas por la relación de zonas verdes por habitante, inferior a lo recomendado por la OMS, con una densidad edificatoria excesiva y con una congestión de tráfico permanente. Por eso hay que ser muy respetuoso con las zonas verdes existentes y no añadir más eventos que sobrecarguen los espacios libres.

Ante esto el gobierno local buscó una parcela a coste cero con una determinada cesión del suelo, y propuso una en A Grela (7.100m²). Es cierto que no entrarían todos los vehículos de exposición, pero si gran parte de ellos. Por eso ahora se eta pensando, ante la escasez de suelo dotacional disponible en la ciudad, en reutilizar un edificio ya construido que este infrautilizado y en done se pueda instalar el museo.

PRIMERA PARTE. DEBATE.

El debate se centró en resaltar las excelencias del museo y demandar una respuesta ágil del gobierno local que no siga paralizando esta iniciativa. Los argumentos se fueron acentuando cada vez más, pero no aportaron ninguna idea nueva, Hubo una excepción, la propuesta de Alberto Usiain para estudiar la posibilidad de utilizar los nuevos espacios portuarios para construir el museo, e incluso para trasladar otras exposiciones, dando al frente portuario un uso cultural. En este caso sería muy importante cuidar mucho la imagen arquitectónica. Sería una gran aportación para la ciudad. Ante esta propuesta Ángel Jove respondió que realmente no lo habían pensado, por la lentitud del tema y la necesidad de buscar una solución inmediata para no demorarlo más, pero que será una idea interesante a pensar. También Alberto Lema afirmó ser una magnífica idea que podía valorarse, pero para esto hay que acelerar la tramitación de la cesión a la ciudad de los muelles vacantes del centro, pero que hasta ahora todo este procedimiento no hace otra cosa que encontrar obstáculos y aplazamientos. Sería necesario que cambiara el actual modelo de negociación entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento. El tema quedó asa planteado.

III FORO METROPOLITANO DE DEBATES “REPENSAR CORUÑA: ENTRE LA UTOPIA Y LA REALIDAD”

1) Octubre 6, 20h

La renovación del frente portuario

Bienvenida y presentación:

Juan Jose Medín Guyatt, Presidente del Sporting Club Casino de La Coruña

Intervenciones y debate:

Andrés Precedo Ledo, Presidente de la Asociación Metropolitana Coruña 3.0

Xiao Varela, Arquitecto, y Concejal de Regeneración Urbana y Derecho a la Vivienda del Ayuntamiento de A Coruña.

Alberto Unsa González de Suso, Arquitecto, Ex presidente de la Delegación de A Coruña del Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.

2) Octubre 27, 20h

La renovación del frente portuario

Bienvenida y presentación:

Juan Jose Medín Guyatt, Presidente del Sporting Club Casino de La Coruña

Intervenciones y debate:

Rafael Eimil Apencia, Jefe de la Demarcación de Costas del Estado en Galicia.

Isabel Aguirre de Urco, Arquitecta y Directora Escola Galega da Paisax..

Juan Blanco Aradas, Representante de Arquitecto sen Fronteiras.

Carlos Mezquita Fernández, Arquitecto.

3) Noviembre 29, 20h

La constitución del área metropolitana

Bienvenida y presentación:

Juan Jose Medín Guyatt, Presidente del Sporting Club Casino de La Coruña

Intervenciones y debate:

Xulio Ferreiro Baamonde, Alcalde de A Coruña.

Carlos Calvelo Martínez, Alcalde de Arteixo.

Ángel García Seoane, Alcalde de Oleiros.

Andrés Precedo Ledo, Catedrático de Gª Humana y Pdte. AMC 3.0.

4) Enero 24, 20h

La constitución del área metropolitana

Bienvenida y presentación:

Juan Jose Medín Guyatt, Presidente del Sporting Club Casino de La Coruña

Intervenciones y debate:

José Antonio Santiso, Pdt. Consorcio Metropolitano y Alcalde de Abegondo.

Julio Sacristán de Diego, Alcalde de Culleredo.

Ramón Valentín Lope, Letrado y Jefe Asesor de la Diputación Provincial de A Coruña.

Andrés Precedo Ledo, Catedrático de Gª Humana y Pdte. AMC 3.0.

5) Febrero 23, 20h

El Museo de Automoción de La Coruña: una oportunidad para la ciudad

Bienvenida y presentación:

Juan Jose Medín Guyatt, Presidente del Sporting Club Casino de La Coruña

Intervenciones y debate:

Angel Jove González, Pdt. Fundación Jorge Jove.

Alberto Lema Suárez, Concelleiro de Emprego e Economía Social.

Xosé Ramón Novoa, Sociólogo y Pdte. Foro Atlántico..