

NOTA DE PRENSA

FORO METROPOLITANO CORUÑA 3.0

CICLO: Repensar Coruña: entre la utopía y la realidad

Primer Debate.

LA RENOVACIÓN DEL FRENTE PORTUARIO.

Promueve: Asociación Metropolitana 3.0

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

1. Presentación

La puesta en marcha de este nuevo ciclo de debates se centra en los temas clave de las Áreas Centrales de A Coruña. Como ocurre en la mayoría de las Ciudades Metropolitanas, se está produciendo una dinámica centrífuga del crecimiento, tanto demográfica como económica, hacia los municipios periféricos, mientras la Ciudad Central pierde Centralidad Funcional y empiezan a producirse los fenómenos característicos de los centros: envejecimiento demográfico, vaciado residencial, gentrificación, reestructuración del comercio local y de los servicios, y una especialización en turismo y ocio. Por eso, además de la necesidad de acometer nuevas estrategias de rehabilitación, aplicando nuevos modelos que ya funcionan en otras ciudades, incluso gallegas (caso de Vigo, Pontevedra y Ourense), es necesario pensar en fórmulas innovadoras para dinamizar el tejido económico local y mejorar la accesibilidad al centro tanto en frecuencias y modos de transporte y coste del estacionamiento. Dentro de este contexto estos son los temas que serán objeto de debate en este ciclo: la recuperación del frente litoral, y particularmente del nuevo espacio portuario vacante; la rehabilitación de los barrios históricos más degradados, y la mejora de la movilidad; el debate entre la peatonalización y la accesibilidad; la dinamización económica del centro histórico; la nueva funcionalidad de Los Cantones y la búsqueda de una nueva identidad sociocultural, y la fórmulas de gestión para llevar adelante estas iniciativas y que han tenido éxito en otras ciudades españolas.

Un conjunto de oportunidades encadenadas hacen que estos debates sean necesarios, para ir aportando ideas e iniciativas, y ayudar a tomar las decisiones de manera reflexiva y pausada, como la importancia de los retos requiere. Entre esas oportunidades destacan la desafección de los muelles centrales y su incorporación para el uso ciudadano, la próxima terminación de importantes concesiones administrativas y la necesidad de pensar su uso y la búsqueda de nuevas actividades para edificios históricos que se van quedando vacantes o que tienen usos inadecuados o insuficientes. Todo ello aporta a este ciclo un renovado interés.

En resumen, la Ciudad Histórica, principalmente la Pescadería y la Ciudad Vieja, necesita reforzar su Centralidad, que está empezando a manifestar síntomas de deterioro, con aportaciones de iniciativas y experiencias innovadoras y eficaces. Es importante abrir debates abiertos para poner sobre la mesa aquellas ideas que pueden funcionar y captar las inquietudes de los ciudadanos y expertos sobre estos temas.

Ignacio Ferreiro.

Hizo una breve intervención enumerando los contenidos de cada uno de los debates programados, y que se agrupan del siguiente modo:

- Reversión a la ciudad del nuevo frente portuario a partir del traslado de las instalaciones al puerto exterior.
- Frente Marítimo de la ciudad y del litoral municipal: sectores de Oza-Las Jubias y O Portiño-Bens. .
- Ciudad Histórica: dinamización económica y residencial.
- Los nuevos Cantones: recuperación con su identidad urbana y aprovechamiento del fin de las concesiones con oportunidad de regeneración urbana de la zona.
- Reutilización de edificios institucionales, actualmente en desuso y provocando una pérdida de actividad.
- Movilidad interior y peatonalización.
- Accesibilidad al área metropolitana por transporte público sostenible: metro-ligero y tren de cercanías.

DEBATE: Intervenciones de los ponentes

Andrés Precedo

Hay que tener capacidad de renovar la fachada urbana portuaria, entre La Marina y la Palloza, teniendo las oportunidades que se nos presentan y que, ahora nos permiten pensar en la recuperación de la armonía perdida entre el mar y la ciudad. Su idea es recuperar la morfología de la fachada urbana actual que constituye uno de los elementos más emblemáticos y definitorios de la geografía urbana coruñesa. Una idea que se plasmaría en reforzar la silueta curva de la bahía y que todavía se percibe en la fachada marítima actual, pero que si se llevan a cabo los proyectos presentados se rompería inevitablemente. A partir de esta idea, Precedo, hizo una breve revisión histórica del proceso de taponamiento entre la ciudad y el mar de la bahía.

Como ejemplo, se citó el caso de la construcción de la actual Dársena y el Relleno de la ampliación portuaria, donde el resultado de la ordenación urbanística del frente marítimo fue uno de los mayores logros del urbanismo de la ciudad. Un espacio y una morfología que se mantuvo y que albergó una gran superficie arbolada manteniendo la unidad visual del conjunto a pesar del relleno, y toda ello gracias a una interesante participación ciudadana. El resultado fue excelente y mantuvo su impacto visual de forma correcta y aceptable con una imagen de continuación que no se veía interrumpida por otros elementos.

El primer impacto visual o tapón se produjo en los años 50, cuando se rompe esta continuidad con los edificios del actual Teatro Colón (entonces sede de FENOSA, hotel Embajador y teatro) y Correos, diferenciándose así ya dos espacios, Cantones y Marina.

El segundo tapón, se produjo años más tarde, en los años sesenta, con la cuestionada construcción del nuevo hotel Atlántico, que sustituyó el antiguo pabellón modernista, aprovechando el incendio acaecido. Afortunadamente, solo se acometió la primera fase del proyecto, pues el original comprendía un gran bloque en todo el frente de los jardines de Méndez Núñez que se interponía entre la ciudad y el mar, cerrando totalmente Los Cantones al puerto (su destino era, además del hotel, oficinas, viviendas y un centro comercial de la cadena Galerías Preciados). También el rechazo ciudadano paralizó el proyecto inicial. Una decisión que contravenía los intereses especulativos pero que fue la mejor y más favorable para la ciudad.

El tercer tapón, surge en el nuevo milenio, con la construcción del C.C. Puerto de Ocio y Palacio de Congresos "Palexco". Un edificio, diseñado por Boffill y Portela, que ganaron un concurso internacional, que supusieron en enorme obstáculo visual y constructivo que rompe totalmente la curva de la bahía y altera la fachada urbana más valiosa de la ciudad. Una inversión innecesaria como demuestra la dificultad para encontrar fórmulas rentables para su explotación.

Precedo presentó también los bocetos y maquetas de Busquets, cuya aportación apenas se ha tenido en cuenta para los planes que posteriormente se elaboraron a pesar de su indudable interés.

Finalmente, la actuación del frente en la Nueva Marina ha supuesto una gran revolución en el diálogo entre la ciudad y el mar, y ha aportado un gran espacio abierto frente al puerto. Sin embargo, errores de diseño y constructivos, así como elementos estéticos y materiales utilizados, han generado una fuerte repercusión en el debate ciudadano, muchas veces negativa, como por ej.: la carencia de verde y el exceso de acabado gris, un mobiliario que rompe la estética de la zona, y los graves problemas de movilidad y la desacertada terminación del túnel que creo una barrera en un espacio donde se abren fachadas de edificios importantes, como la Diputación Provincial, el Hotel Atlántico y el propio Kiosko Alfonso, desaprovechándose la oportunidad de transformar ese sector en un bulevar abierto y arbolado. Son algunos de los puntos que se deben tratar para recuperar la calidad urbanística de este emblema coruñés.

Se expuso también la posibilidad de continuar el espacio ajardinado hasta La Palloza utilizando el actual muelle de Linares Rivas y trasladando la lonja actual al puerto pesquero de Oza, Una actuación que devolvería a la ciudad la forma de la bahía y la secuencia inicial entre la fachada marítima, el espacio verde y el malecón del puerto, con usos turísticos y de ocio. Un planteamiento con un alto contenido de utopía urbana pero que puede ser posible si se aborda el futuro del frente portuario con una visión ambiciosa y no con un planteamiento especulativo a corto plazo.

A continuación, Precedo puso ejemplos de otras ciudades que lo consiguieron, y reformaron su frente portuario como Copenhague, Melbourne, Sídney, Oslo, Vancouver o mismo Bilbao.

Y concluyó: "Estamos ante un momento histórico de la ciudad, no lo dejemos escapar. Es una oportunidad única y se la debemos a los coruñeses que nos sucedan."

Alberto Usain:

Tituló su intervención “La recuperación de los espacios portuarios para la ciudad ¿ocio o negocio?”.

Empezó haciendo una breve referencia al papel del puerto y la ciudad en el pasado. El puerto hasta el siglo XVII era militar para la parte alta de la ciudad (Ciudad Vieja-Parrote) y pesquero para el resto de la misma (Pescadería). En el siglo XVIII, Coruña tuvo la suerte de albergar el Consulado del Mar que permitió, además de restaurar el faro de Hércules, establecer diferentes conexiones marítimas con América, haciendo que el puerto fuera dejando su parte más pesquera para convertirse poco a poco en un puerto comercial, construyendo un nuevo frente marítimo donde lo que antes eran casas de pescadores se transforman en viviendas de una nueva burguesía comercial.

La ciudad sigue creciendo y va cambiando y el frente marítimo va transformando su estructura, por ejemplo, la desaparición de arenales para la construcción de almacenes.

Una aportación fundamental fue la del ingeniero Celedonio Uribe, propulsor de una de las obras más acertadas de la ciudad, a quien se le encarga la construcción de un malecón desde la Batería de Salvias (plaza de Ourense) hasta Puerta Real, con la dársena, manteniendo una forma curva adaptada a la geografía del litoral. Pero, ante la necesidad de dar el uso más adecuado al nuevo espacio ganado al mar, se produjo una de las mayores polémicas acontecidas en la ciudad. El puerto pretendía construir viviendas organizadas en manzanas cerradas sobre el espacio ganado al mar y los ciudadanos reclamaban la creación de espacios abiertos y zonas verdes de los que la ciudad carecía. Una situación semejante a la que ahora nos encontramos. Al final la fuerza de la acción ciudadana hizo que se crearan los Jardines de Méndez Núñez, conocidos por eso como El Relleno. La visión de los planos y las imágenes de la época muestran la generosidad de los espacios abiertos, la continuidad y perfusión del arbolado y la hermosa visión del frente marítimo.

La segunda parte de la intervención se centró en las catástrofes marítimas acaecidas en la ciudad y la conveniencia de construir el puerto exterior, además, y de manera muy especial, para resolver un grave problema que padece la ciudad: que una parte de su corona edificada lo está construida sobre un oleoducto, una situación de riesgo que no ocurre en ninguna otra ciudad del mundo y que era necesario resolver.

Finalmente planteó la mala planificación de las obras del puerto exterior, dejando el ferrocarril para el final cuando debería haberse hecho al principio, reduciendo así la competitividad del puerto, como demuestra el apercibimiento reciente de la Unión Europea poniendo de manifiesto la nula rentabilidad de la inversión realizada. Además, habló de la necesidad de disponer desde un principio de un plan económico-financiero transparente y abierto que priorizara las etapas constructivas de la obra. La realidad- dijo- es que al día de hoy no se conoce con detalle el importe y las partidas de la inversión. Por la misma razón el porcentaje que en el convenio se asignó a la venta de terrenos portuarios para compensar la inversión tampoco es exacta. Además, en el caso de los muelles de Baterías y Calvo Sotelo, su cuantía es reducida en relación con la obra total, y sin embargo el precio de venta de los dos millones y medios de metros cuadrados disponibles en el puerto exterior no suelen entrar en los cálculos que se presentan para justificar la ocupación de los muelles con edificios de ocho o nueve plantas- como figura en el convenio que leyó en público- , lo que supondría una obturación de la fachada marítima y una ocupación para usos que la ciudad puede satisfacer en otros emplazamiento, incluido en el propio puerto.

Como conclusión de su intervención, Usain retomó la idea de la acción ciudadana antes mencionada en defensa del uso ciudadano de los terrenos ganados al mar y que ahora quedarán liberados de uso económico.

Xiao Varela:

El concejal de Urbanismo, empezó su intervención exponiendo que vivimos en una ciudad con un borde litoral que se mantuvo casi inalterado durante siglos y que fue modificado principalmente en los últimos cien años, y el gobierno municipal quiere reinvertir el proceso. Hay que tener siempre presente que estamos en una ciudad marinera y atlántica, lo que supone una relación fuerte con el mar, por lo que debemos de acertar en darle al frente marítimo los usos que los ciudadanos demanden.

En los últimos años -añadió- se sufrió también uno de los procesos de humanización más fuertes en la historia de la ciudad, con acciones como La Nueva Marina, Palexco o Paseo Marítimo, que bajo su punto de vista, no siempre consiguió aportar la calidad de vida a los habitantes que hubiera sido posible y deseable.

Citó como ejemplo, una obra como el túnel, que supone una gran infraestructura pero que debe de combinarse con un nuevo sistema de movilidad para desarrollar su potencial y reducir los impactos negativos, además de asumir totalmente lo comentarios expuestos en las anteriores intervenciones. Insistió en que la trascendencia de proyectos como estos no pueden llevar a una toma de decisiones sin la suficiente reflexión y sin poner en marcha una planificación participativa. También comentó el interés de analizar otras experiencias para aprender de los éxitos y de los fracasos de los que antes acometieron este tipo de actuaciones. Lo que no se debe hacer es poner en marcha proyectos sin la suficiente reflexión que después llevan a consecuencias indeseables para todos y que terminan suponiendo un elevado coste para los ciudadanos. Citó los casos del Parque Ofimático, de Someso, del Agra de San Amaro y, en ciertos aspectos, la reurbanización de la Marina.

Para terminar, se sumó a la puesta en marcha -como en el pasado ocurrió con el Relleno- de una acción reivindicativa y participativa de los ciudadanos para evitar que los intereses especulativos primen sobre los intereses de la ciudad y de los ciudadanos. Un planteamiento que el Gobierno Local siempre apoyará.

En el debate intervinieron arquitectos, ingenieros, economistas, antiguos responsables del puerto, representantes de los mariscadores, de los armadores, de la actividad pesquera y profesores universitarios. Todos coincidieron en destacar la importancia que tiene para la ciudad la recuperación del puerto para el uso público y para actividades económicas marítimas. Por ello hubo un acuerdo unánime en rechazar la construcción de edificios en altura en los muelles desafectados. Salvo que se trate de construcciones de diseño destinadas a fines culturales que sean relevantes para la ciudad, así como utilizar los espacios portuarios en desuso para resolver los problemas de tráfico y la llegada al centro del tren de cercanías o metropolitano.

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:

Andrés Precedo Ledo, Presidente de la Asociación Metropolitana Coruña 3.0.

Ignacio Ferreiro González, Arquitecto

Intervenciones y debate:

Andrés Precedo Ledo, Presidente de la Asociación Metropolitana Coruña 3.0

Alberto Usain González, Arquitecto y Ex presidente de la Del. de A Coruña del Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.

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