

El puerto en el centro del debate ciudadano

19 FEBRERO, 2021

ARTÍCULOS DE ANDRÉS PRECEDO LEDO

Pocos proyectos han dado lugar a más estudios, planes, debates y proyectos que los que se hicieron para los muelles coruñeses como consecuencia del traslado de gran parte de sus actividades al puerto exterior. Se han dicho y se siguen diciendo muchas cosas, unas acertadas y otros menos, se han presentado muchas propuestas, la más reciente la del estudio de la UDC por encargo del Ayuntamiento, y se siguen escuchando manifestaciones que tratan el tema como si de un tema menor se tratase. Por todo ello, nos ha parecido conveniente recordar algunas ideas para comprender en su complejidad el proyecto de renovación de los muelles interiores. Este texto recoge los diferentes puntos de vista de los miembros de la Asociación Metropolitana 3.0 expertos en urbanismo y desarrollo urbano: geógrafos, economistas, arquitectos y urbanistas.

Las razones del puerto exterior: una solución ambiental que dio paso a un gran proyecto de futuro.

Hace 17 años se hizo el boceto para la nueva fachada marítima que en muchos aspectos no difería mucho de los dibujos actuales, aunque los contenidos sean diferentes, principalmente en lo que afecta al volumen edificado. Su finalidad era generar suelo urbanizable para poder hacer frente al coste económico del puerto exterior, cuya obra era la razón de ser de una nueva fachada portuaria. No está de más recordar que la construcción de un nuevo puerto venía exigida por la necesidad de un puerto refugio en la costa gallega para evitar más catástrofes medioambientales, y para eliminar el enorme riesgo ambiental que suponía tener un puerto petrolero en el centro de la ciudad y un oleoducto o poliducto que atravesaba una gran parte de los barrios coruñeses. Era un caso insólito de una ciudad edificada sobre un elemento de alto riesgo. Por eso, la Unión Europea accedió a financiar el proyecto pero anticipando una cantidad que debería ser asumida por la propia Autoridad Portuaria. Como en todas las ciudades ocurrió, el puerto asumió como fórmula más eficaz la urbanización de una parte del suelo portuario vacante para generar ingresos con la venta de suelo. Ese es el origen de la deuda asumida.

Estas razones de carácter medioambiental principalmente, abrieron a la ciudad la posibilidad añadida de diseñar una nueva fachada marítima y, aunque los estudios de detalle podían esperar, la delimitación de suelo urbanizable necesitaba anticiparse para poder pagar la deuda contraída y para disponer de una financiación con la que hacer frente al elevado coste de la renovación urbana de la fachada marítima. Razones que, demagógicamente muchos descalificaron como si solo se tratase de una gran operación especulativa. Ciertamente algo hubo, pero no todo merece esa descalificación, porque al final tanto el primer boceto como el que actualmente presento la Universidad se parecen tanto que uno recuerda al otro. Y desde luego que en el actual toda intención especulativa queda fuera de lugar. Ahora ese riesgo no existe, porque los cambios acaecidos invalidaron por sí mismos los contenidos del primer Convenio (2004), particularmente los que se referían a la edificabilidad de los muelles previstos para una primera de desafectación. Son los muelles de Batería y Calvo Sotelo que ahora ya pueden ser destinados a uso ciudadano, como estaba previsto. Afortunadamente en eso hemos ganado mucho, al lograr el necesario consenso para dedicarlos a usos públicos.

Un grave error de cálculo: el retraso del enlace ferroviario.

Pero hoy, como ayer, aún queda pendiente la contrapartida: la financiación de la deuda adquirida para la construcción del puerto exterior (200 millones) y los costes de reurbanización de los muelles (se acaba de estimar en 130 millones). Son cantidades que la ciudad no puede hacer frente sin recurrir a la venta de una parte del suelo portuario, porque aunque el Gobierno Central condone la deuda contraída, los costes para acometer el gran proyecto de renovación urbana precisa capacidad de financiación. Máxime cuando la transición energética ha supuesto una merma de la capacidad económica del puerto debido a la disminución del tráfico. La única opción para ello, y en eso conciben todos los estudios, es la reurbanización del muelle de San Diego. Desde el principio se pensó que la conexión ferroviaria estaría resuelta antes de terminar el nuevo puerto, lo cual daría margen para urbanizar parte de los muelles de San Diego y especialmente el espacio que ocupa la estación de mercancías, que tendría nuevo acomodo en las proximidades de Vio, pero las cosas no sucedieran así. La verdad fue un retraso injustificable.

Ahora ni Repsol puede hacer el traslado completo, ni la estación de mercancías se puede trasladar, ni la Autoridad Portuaria puede disponer de financiación para pagar la deuda contraída, ni para acometer la reurbanización de los muelles que se van a abrir al público. La verdad es que siendo una operación de tanta transcendencia, y con un coste relativamente bajo (140 millones) en relación al total de la obra (alrededor de 1000 millones), no es fácil comprender la gestión realizada. Ahora la falta del ramal ferroviario hace que esas posibilidades estén en punto muerto. En el momento inicial, nadie esperaba que el enlace ferroviario de Langosteira podría retrasarse tantos años, como nadie creía que el ramal del puerto exterior de Ferrol estuviera en marcha antes que el de Langosteira, principalmente por la diferente magnitud de la obra. Es más, se pensaba que estaría terminado antes de que el nuevo puerto empezara a funcionar. No sé

a quién o a quienes corresponden las causas del retraso, pero lo que resulta evidente es que este fue el mayor error de cálculo.

El puerto exterior: una suma de oportunidades estratégicas.

Resumiendo todo lo anterior, podemos afirmar que la construcción del puerto exterior nos ha aportado tres grandes oportunidades. La primera, y esa fue la razón principal, dar una solución a los graves problemas ambientales y de seguridad provocados por continuas catástrofes marítimas, construyendo un puerto refugio para la costa gallega. La segunda, permitir la renovación del puerto interior y de la nueva fachada marítima, que es el mayor proyecto de la historia de la ciudad, y que si todo va bien, dentro de 2 o 3 años podremos ver iniciar. Y, la tercera oportunidad, el traslado de las actividades peligrosas del centro urbano, y a la vez la creación de un gran puerto capaz de atraer nuevos tráficos y nuevas inversiones. Por eso, al dique inicial se le fueron añadiendo obras complementarias para aumentar la línea de atraque y la superficie de tierra, lo que constituye un importante factor de competitividad para captar nuevas operadoras marítimas. Fue una gran obra y un revulsivo para una ciudad que siempre supo encontrar en el puerto su principal motor transformador y su propia identidad histórica. No está de más recordar estas cosas, porque a menudo se escuchan voces que cuestionan la inversión, unas veces por afectaciones ambientales al litoral, otras porque el tráfico portuario actual no lo justifica, y las más porque habiendo ya un puerto exterior en Ferrol no hacía falta este. Sin entrar en cuestiones localista y sin olvidar que la idea del muelle de Caneliñas fue posterior al de Langosteira, y sabiendo que estaba destinado a otro fin que el actual, no debe seguirse con esa vía de confrontación porque las razones para poner en marcha un proyecto de tal envergadura fueron diferentes. Estamos ante una de las obras de ingeniería marítima más importantes de Europa, cuya duración no excedió mucho de otras semejantes situadas en costas abrigadas, como es el caso del puerto exterior de Singapur en fase de culminación tras 12 años de obras. Y eso que se trata de la ciudad más rica del mundo según los rankings habituales.

En los años transcurridos, su construcción ha estado asociada a un cambio espacial de la actividad económica, reforzando un incipiente eje industrial Coruña-Arteixo, que ahora se prolonga hasta Carballo y que trajo importantes inversiones en infraestructuras y en suelo empresarial con importante implantación de actividades. De hecho todas las gestoras de los polígonos, en fase de ampliación, aluden a la proximidad del puerto exterior como valor añadido para atraer nuevas empresas. Tanto que todas las visitas comerciales al puerto exterior ha alabado la ventaja de contar con tanto suelo empresarial disponible en el entorno del puerto (Vio, Morás, Laracha, Carballo). En este sentido hemos avanzado mucho, y el nuevo puerto ha permitido ya crear una importante plataforma logística y empresarial que abre posibilidades de futuro a la ciudad y a toda el área metropolitana. Y esperamos que esto solo sea el principio. De hecho muy pocas ciudades intermedias, como es A Coruña, pueden disponer de una oferta infraestructural como esta.

No hacen falta más estudios: esperemos al proyecto.

Considero oportuno, antes de seguir adelante, reproducir ahora el cometido de la primera propuesta portuaria, la de Joan Busquets, recogida en el PET 23 (Plan Especial de Transformación) del Plan General de Ordenación Urbana. Estos eran los objetivos:

- 1.-Configurar un gran parque que prolongue el actual hasta el borde del mar.
- 2.-Soterrar la Av. de A.P (hoy Av. Del Puerto) para mejorar la accesibilidad peatonal desde el núcleo urbano hasta el agua
- 3.-Reurbanizar el viario existente en el entorno.
- 4.-Dar continuidad al paseo marítimo actual a través de los espacios libres.
- 5.-mantener y ampliar el edificio de los silos del Cantábrico.
- 6.-Compatibilizar el uso portuario y el ciudadano de forma reversible.

Al leer estos contenidos cualquier lector atento puede comprobar que son los mismos que siguen planteando lo estudios actuales. Se exceptúa la elevada edificabilidad y los usos terciarios y hoteleros que en aquel momento se planteaban, y que estaban exigidos por las condiciones del Convenio firmado en 2004 y que, como antes se dijo, hoy ni son necesarias ni responden a la situación actual.

Posteriormente la Marea Atlántica convocó un concurso de ideas al que se presentaron interesantes propuestas, de las cuales una de ellas fue seleccionada como ganadora a través de un proceso participativo, en el que votaron un número muy reducido de personas, en su gran mayoría afines a dicho movimiento político, de modo que un sistema participativo populista sustituyó al criterio de los técnicos. Aun siendo desde el comienzo defensores en esta Asociación Metropolitana 3.0 de la participación ciudadana en el proceso de reflexión sobre la ciudad, en la generación de ideas, y en la elaboración de propuestas, que habitualmente presentamos en debates presenciales o virtuales, somos conscientes de que eso no puede nunca sustituir a la opinión científica o técnica y que por eso cuando se seleccione un redactor del proyecto del puerto, como de cualquier otro ámbito, la mejor garantía es contar con profesionales de reconocido prestigio, si puede ser a nivel internacional, porque solo desde la excelencia pueden surgir proyectos innovadores y de calidad.

De todas maneras, obviando la naturaleza de tal proceso selectivo, las aportaciones que hicieron los concursantes fueron de notable calidad y nos han legado un excelente banco de ideas para tener en cuenta cuando llegue el momento de redactar el proyecto del frente portuario.

Se ha vuelto a abrir el debate: este es nuestro posicionamiento.

El nuevo estudio encargado por el Ayuntamiento a la Universidad, en líneas generales repite los objetivos planteados por Busquets y también algunos de sus diseños. Por ser el último presentado me centraré en sus propuestas, al menos las que fueron difundidas en los medios, para comentar nuestro posicionamiento al respecto.

No es de extrañar que todos los gobiernos locales hayan procurado aportar ideas, teniendo en cuenta la trascendencia del proyecto para el futuro de la ciudad. También al Autoridad Portuaria encargó algunos estudios. Lo único que lamentamos es que en lugar de trabajar por separado no se hubiera actuado conjuntamente, y que se hubiera puesto el mismo interés en poner en marcha la reurbanización de los muelles. A todo ello no es ajeno el clima de confrontación dominante en la etapa política anterior. Menos mal que ahora las cosas han cambiado, demostrando una vez más que la única manera de llevar adelante proyectos complejos es mediante el diálogo y la cooperación de las administraciones. Ese es el talante del actual presidente del puerto y esa es la voluntad de la alcaldesa desde que tomó posesión de su mandato. Este contexto colaborativo facilitó la incorporación de las otras administraciones, de manera que en menos de un mes se han dado pasos más importantes que los que se dieron en los últimos cinco años. Por fin se ha logrado pasar de los estudios a los hechos.

Pero volvamos a lo que nos concierne en este apartado. Estamos asintiendo a una especie de serial mediático sobre el futuro urbanístico del puerto interior. Da la impresión que se trata de un estudio permanentemente abierto, porque a cada intervención que alguna de las partes implicadas hace, se publica en la prensa la respuesta a la misma desde el estudio. Tal vez sea porque se ha hecho una especie de vademécum con respuestas a todos los temas posibles, para aportar respuestas razonadas a la parte contratante, o tal vez sea solo un efecto mediático para mantener la atención del lector. De todos modos no deja de sorprender.

Expondré algunos comentarios, que, al hilo del discurso, permiten abordar la mayoría de los temas de actualidad sobre un posible plan del nuevo frente portuario, y a la vez fijar nuestro posicionamiento.

1.-Lo primero que hay que señalar es que dicho estudio se planteó erróneamente como **el plan de usos del puerto** presentado por el Ayuntamiento, ya que, como en otro documento expliqué, dicho plan es **competencia de la Autoridad Portuaria**, aunque como requiere la colaboración de otras administraciones exige llegar a un consenso previo, principalmente con el Ayuntamiento porque es el que tiene la competencia aprobatoria de las modificaciones urbanísticas que se lleven a cabo. Razón de más para trabajar juntos. En consecuencia: **el proyecto del puerto debe acometerse trabajando coordinadamente.**

2.-En segundo lugar : tal como se presentó, **más que un plan de usos pretende ser un plan estratégico para la renovación del frente portuario**, dando la impresión a los ciudadanos que se trata del proyecto definitivo, cuando ni es así ni puede ser así. Por eso conviene aclararlo para no crear más confusión: no es más que un nuevo estudio,

aunque tenga a su favor la incorporación de muchas de las ideas contenidas en los anteriores. Tanto es así que apenas se puede encontrar alguna idea innovadora que no haya sido planteada antes. **Consecuencia: hay que reconducir el gasto público para dedicarlo a proyectos nuevos.**

3.-El principal cuestionamiento que se ha hecho al estudio, es la extraña consideración de que la solicitud de **la condonación de la deuda por el Gobierno Central dañaría la imagen de la ciudad**. Inexplicable afirmación. Lo que dañaría la imagen de la ciudad y del puerto sería la quiebra económica de la Autoridad Portuaria por haber acometido un proyecto que estaba fuera de sus posibilidades. Lo que no es el caso. Además, ¿Qué tiene que ver una cosa con la otra? Todo el razonamiento administrativo añadido abunda en esta sorprendente afirmación: pedir al Gobierno la condonación perjudicaría a la imagen de la ciudad. Para proyectar la imagen de la ciudad lo que hace falta es redactar un proyecto innovador de renovación portuaria. Ese es el gran activo de la ciudad para promover una acción internacional de marketing urbano o de promoción de imagen de marca. **En consecuencia. La condonación de la deuda es un requisito básico para que el proyecto del puerto llegue a buen fin.**

4.-Otro tema que suscitó amplio debate fue la propuesta de derribar los edificios discordantes del frente portuario actual en el tramo que va a ser objeto de renovación. No es un tema nuevo, y es lógico por la necesidad comúnmente sentida de dar una solución estética a un frente emblemático de la ciudad al mar. Una idea que desde el origen, hace casi 20 años, estuvo en la agenda del frente portuario: el **derribo del Hotel Atlántico**. Solo que antes en su lugar se pensaba reconstruir el edificio del antiguo Atlantic Hotel, para recomponer el espléndido frente modernista, para lo cual ya se habían iniciado las conversaciones a tres bandas. Ahora solo se propone el derribo del mayor hotel de la ciudad, cuya concesión, recién adjudicada, alcanza hasta casi mediados del siglo. En su momento se planteaba un intercambio de suelo en el nuevo frente. **En consecuencia: la recuperación del antiguo Hotel Atlántic es una posibilidad que negociada podría ser viable a medio plazo, y más atractiva que el derribo.**

5.- En la misma línea, se alude al **derribo del Centro de Ocio**. Otra concesión en activo que alberga negocios diversos y que sigue con la planta baja semivacía. Ya en una de las propuestas premiadas por la Marea se hablaba de un rediseño del edificio tanto en su envolvente externa como en la apertura de una gran ventana al mar en la planta baja para posibles usos bajo cubierta para una ciudad muy lluviosa. No era mala idea. El derribo es siempre la peor solución porque acarrea importantes costes y porque hay otras alternativas. **Consecuencia: el Centro de Ocio, en lugar de derribarlo, debería reformarse tanto en su disposición exterior como en la apertura de vanos para abrir de nuevo la visión al mar.**

6.-Igualmente se habla de **una terminal de cruceros** en el muelle de Batería, aunque después se presentaba una imagen adaptada de la terminal de Leixoes en el muelle de Calvo Sotelo. En el estudio hay otras contradicciones como esta, pero las pasaré por alto. En un anterior debate presencial ya habíamos presentado este tema, pero al final se concluyó que primero habría que estudiar si esa terminal era necesaria, al ser una escala de cruceros y no un punto de embarque, y también sobre cuál sería su emplazamiento más adecuado, máxime cuando el muelle del Centenario será también receptor de cruceros cuando el calado lo exija. Lo más razonable es que estuviera en el muelle que recibe más trasatlánticos, es decir en el actual.

Muchos han pensado dedicar a ese fin una parte del Centro de Ocio, con lo cual se resolvían dos temas a la vez. **Consecuencia, una gran terminal de cruceros fuera del muelle actual, además de ser costosa, no parece la opción más eficiente.**

7.-Otra cuestión planteada en el estudio es el dibujo con **el soterramiento de la avenida del puerto.** Otro tema recurrente. La primera vez que se planteó, como hemos visto, fue cuando lo pensó Joan Busquets en su primera propuesta que se incorporaría la PGOU y que a partir de ahí se introdujo en la agenda el gobierno municipal del partido popular, aunque no tuvo tiempo a hacer la prolongación prevista. También algunas propuestas de la Marea lo contemplaban. Es por tanto, la idea más recurrente de todas. Pero hay una cosa en la que el estudio de la Universidad difiere de los anteriores. Todos llevaban el túnel hasta una nueva gran glorieta redistribuidora en la base del muelle de Calvo Sotelo, atravesando por el solar que hay al lado de la Delegación del Gobierno. El objetivo era eliminar el giro a la izquierda y mejorar la orientación en la sobrecargada plaza de Ourense. Por eso extraña tanto que un estudio actual mantenga la conflictiva salida existente sin aprovechar las oportunidades que el nuevo espacio vacante ofrece. **Consecuencia: la prolongación del túnel debe orientarse hacia una gran glorieta en el inicio del muelle de Calvo Sotelo para descongestionar la plaza de Ourense.**

8.-La conexión de los jardines con el mar a través de pasillos verdes es una idea original de Busquets, quien además de peatonalizar la avenida del puerto, planteaba un diseño muy atractivo para la zona, aunque muy condicionado por el convenio urbanizador que entonces estaba vigente. Este tema hay que replantearlo en la línea que le propio Busquets proponía: ver como se combina la prolongación de los jardines del Relleno hasta el nuevo frente marítimo para hacerlo **compatible con los usos portuarios asignados.**

9.-También algunas propuestas, entre ellas una que en un debate reciente presentó el arquitecto Ignacio González, plantearon llevar el tráfico de autobuses, e incluso de trenes de cercanías, por el interior del muelle de Baterías para acercarlo al Centro de Ocio y hacer allí una intermodal metropolitana de reducida dimensión. También el Ayuntamiento solicitó este uso a la Xunta para llevar por el puerto los autobuses metropolitanos hasta el mismo punto. Es un tema importante que está sin resolver. **Consecuencia. Es necesario diseñar un nuevo plan de movilidad interior de alcance metropolitano compatible con los usos asignados.**

10.-Y un último punto: **los posibles contenedores culturales.** Recuerdo el proyecto del alcalde Vázquez para levantar en la punta de Calvo Sotelo una gran Biblioteca financiada por una entidad privada que sería el edificio proa emblemático de la nueva fachada. Recuerdo también otras ideas, pero fuera cual fuera la misma lo que todas tienen en común es la concepción del nuevo espacio portuario como un espacio de prestigio, dado que se trata de una oportunidad única para diseñar una nueva fachada urbana. Todas las ciudades lo hicieron con esa visión y ambición. El estudio en cambio hace una prolija enumeración de usos convencionales y equipamientos básicos, que harían del puerto un espacio trasero donde llevar las dotaciones de barrio. Estamos ante un hecho histórico: la reconstrucción y recuperación de la fachada marítima de la ciudad. No podemos pensar en usos convencionales para cubrir vacíos o para resolver problemas cotidianos y coyunturales de los vecinos. Por eso es necesaria ambición, creatividad y si se puede genialidad para lograr que esa oportunidad no se malogre por falta de visión. Y de eso, el estudio adolece bastante. **Consecuencia. Es necesario hacer un proyecto con prestigio internacional, bien sea mediante un concurso internacional de ideas o contando con un urbanista de prestigio mundial.**

11.- Por eso **no hacen falta más estudios convencionales**, ya contamos con un excelente banco de ideas; ya se ha gastado mucho dinero, ya se ha incurrido en muchas contradicciones. Es necesaria una hoja de ruta consensuada entre las partes implicadas. Menos estudios y más gestión dijo hace poco el presidente de la Xunta cuando habló del futuro del puerto. El procedimiento a seguir ha sido perfectamente expuesta por el presidente del Puerto: crear un ente de coordinación, redactar un nuevo convenio marco, establecer fórmulas de financiación, determinar el plan de usos, redactar el proyecto urbanístico marco, el master-plan, y poner en marcha la reurbanización de los muelles disponibles para los nuevos usos. **Consecuencia: hay que alcanzar un acuerdo para gestionar coordinadamente y establecer los cauces de financiación que permitan hacer viables las ideas.**

12.- Sorprendentemente el estudio no dice nada de como se podrá obtener financiación a corto plazo para hacer frente el elevado coste de la urbanización del espacio vacante de Baterías-Calvo Sotelo, y su integración en el tejido urbano. El presidente del puerto lo cifró en torno a 130 millones de euros. Por si sirve de algo sintetizaré el caso de la renovación de los muelles vacantes en la Ría de Bilbao, por ser la ciudad española más premiada internacionalmente por su transformación urbanística. ¿Cómo lo hicieron? Primero se constituyó un ente asociativo para consensuar la visión del futuro y el plan de actuación en el frente de la ría junto con un plan de marketing urbano de alcance internacional. Después se constituyó una empresa pública para gestionar el suelo urbano resultante, en la que participaban todas las administraciones, y con la venta del suelo disponible se lograron ingresar alrededor de 1000 millones de euros, con los cuales se empezó por construir el metro y el tranvía para aliviar al nuevo frente y al centro urbano de la presión del automóvil; se construyó su edificio insigne, el Guggenheim; se implicó a grandes empresas e instituciones (Iberdrola, Universidades) y se contrataron directa o indirectamente a algunos de los principales arquitectos mundiales para configurar la nueva fachada urbana. Frank Gehry, N. Foster, A. Isozaki, C. Pelli, R. Moneo, Calatrava etc. y artistas como R. Moore. Siempre con una gestión transparente y profesional, y con la preeminencia de los criterios técnicos sobre los políticos, que nunca plantearon dilemas porque siempre se llegó a acuerdos. De este modo se consiguió una transformación extraordinaria, innovadora y de calidad y se contribuyó con el dinero obtenido de la venta de los muelles a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos, porque la urbanización de los muelles no fue una operación especulativa sino una operación de renovación urbana que repercutió en la proyección internacional de la ciudad, en la calidad de vida de los residentes, y en la construcción de los grandes equipamientos urbanos de que la ciudad carecía (bibliotecas, palacio de congresos, museos) nuevos espacios verdes, áreas peatonales de acertado diseño y generosa disposición, y nuevas redes de movilidad. Sin contar grandes hoteles de diseño, edificios de oficinas, viviendas, etc. que permitieron diseñar el acabado de la ciudad anterior. **Consecuencia: para acometer un proyecto de este tipo hace falta combinar la obtención de financiación con la excelencia urbanística y el servicio público.**

Las cosas claras empiezan a estar claras.

De todo este largo proceso, y antes de seguir adelante, hay tres hitos que me parecen deben ser recordados:

1.-. La determinación política de Francisco Vázquez para que se aprobara la construcción de un puerto de refugio, sin el cual nada de esto hubiera sido posible. Una actuación memorable y valiente.

2.-La incorporación de Joan Busquets, considerado el mejor urbanista mundial en reformas portuarias. Todas las ideas que ahora se proponen ya estaban incluidas en su última propuesta que a modo de proyectos especiales de transformación urbana (PET) se adjuntaron al PGOU en su primera versión. En él se materializaba un gran proyecto de ciudad. Los estudios posteriores apenas aportaron ideas nuevas. Y eso es una constatación evidente del acierto inicial. Contar con él es una garantía de futuro para todo lo que se quiera hacer.

3.- El talento ingenieril para construir Punta Langosteira. Fue una gran obra de ingeniería marítima valorada internacionalmente, no tanto por sus dimensiones sino más bien por las características del emplazamiento. No olvidemos que en su construcción surgió una patente que llevó el nombre del puerto a los ámbitos profesionales de todo el mundo. Una constatación de la capacidad de gestión de la Autoridad Portuaria para problemas complejos. Esta enumeración ejemplifica mejor que cualquier otra, los buenos resultados de la colaboración entre la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento, y el Estado e indica el camino a seguir.

Ahora estamos en condiciones para marcar el cuarto hito: gestionar la fachada marítima. Estamos empezando a recorrer el camino adecuado. En esto, y concluyo, nos parece muy pertinente la propuesta del nuevo presidente del puerto y que resumo en cinco puntos: crear un ente de gestión interadministrativo y participativo, gestionar entre todos la condonación total de la deuda por el Gobierno Central, y que el Ministerio acometa la financiación del enlace ferroviario y, en quinto lugar, establecer un plan realista de financiación de la reforma del frente portuario. Después llegará el momento de la reurbanización y de pensar en nuevos contendores culturales. Ese es el camino.

Afortunadamente a la hoja de ruta marcada por el presidente del puerto también se sumó la Alcaldesa, quien acertadamente definió el estudio en cuestión como “un informe-documento de trabajo para debate”, en consonancia con lo que dijo Fdez. Prado que lo calificó como “una propuesta más que se añade a las ya existentes”. También Inés Rey afirmó que su gobierno “defiende desde el primer momento la condonación de la deuda”, y, aunque

admitió que esa fórmula “no es una tarea fácil”, aclaró que “no es imposible dentro de la senda del diálogo institucional y de la cooperación entre administraciones”.

Evidentemente las cosas han sido puestas en su lugar. También Rey ve “una oportunidad histórica” para crear “nuevos espacios públicos” y afirma que se hará una intervención “especialmente cuidadosa, acorde con la importancia de un espacio tan emblemático.

Afortunadamente ahora todos parecen estar de acuerdo; ahora por fin parece que el camino para el futuro está abierto y bien encauzado; ahora parece que se abre una etapa de dialogo que puede dar grandes hitos a la ciudad y escribir una nueva etapa en su historia.

A la vista de los hechos, todo nos permite pensar que estamos a un paso de acometer con éxito el mayor proyecto de transformación urbana que ha tenido nunca esta ciudad y su área metropolitana. Solo queda que quien represente al Estado se sume con la misma determinación que el Puerto, el Ayuntamiento y la Xunta de Galicia. No olvidemos que, como al principio decía, del Gobierno Central depende la solución a los principales retos actualmente planteados y que son la llave para el futuro: la deuda y el tren.