



La transformación del frente portuario de A Coruña

La interacción entre el puerto de A Coruña y la ciudad

La ciudad de A Coruña se fundó en la Alta Edad Media en una península que cierra por el Oeste la bahía del mismo nombre. El istmo que le unía a tierra firme le servía de protección situándose, en sus límites, las murallas y el puerto. En el siglo XVIII se produjo la expansión exterior de la ciudad fuera de muros con la creación del nuevo barrio de Pescadería, así como nuevos muelles y explanadas anejas, hoy día incorporadas a la ciudad como jardines.

A finales del siglo XIX el puerto comenzó su desarrollo con la creación de nuevas dársenas y muelles. A lo largo del siglo XX se continuó con su expansión en función de las necesidades portuarias. De forma paralela al crecimiento de las nuevas explanadas y muelles, la ciudad se extendió envolviendo el puerto en su crecimiento.

Entre los años 60 y 80 del pasado siglo, fruto del desarrollo industrial y necesidades energéticas de una sociedad en desarrollo, la ciudad fue cambiando su vocación, evolucionando desde el sector primario, fundamentalmente la pesca, en íntima conexión con el puerto, hacia el sector secundario, con la construcción de algunas grandes instalaciones industriales (fabricación de aluminio, refinería de petróleo, centrales térmicas, ..) en nuevas áreas de actividad económica próximas a la ciudad de A Coruña.



Panorámica del puerto de A Coruña, 1985, “envuelto” por la ciudad.

Estas nuevas instalaciones fabriles del entorno, necesitadas de la importación de grandes volúmenes de granel líquido y sólido (molestos y pulverulentos), requirieron la creación de nuevas explanadas y muelles portuarios con grandes calados en donde desarrollar sus operaciones.

Esta actividad portuaria, cada vez más intensa en la utilización de grandes bienes de equipo, aconsejó la delimitación del puerto y la restricción del uso de la ciudadanía que encontró, en la valla, un límite a su expansión. Esta transformación del puerto, junto con la natural evolución de la urbe hacia el sector terciario, generó una desconexión entre el puerto y la ciudad, pasando a convertirse éste en un incómodo vecino que provocaba, no sólo emisiones de polvo, atascos, etc., sino que, además, tenía una vida propia y unos

órganos de gobierno autónomos que atendían de forma ineludible a intereses diferentes de los ciudadanos.



Tráfico portuario en el muelle del Centenario.

Como consecuencia de todo ello se produjo una situación de conflicto entre el puerto y la ciudad que, dado el desarrollo económico del entorno y la mejora de las condiciones y calidad de vida de los ciudadanos, deseaba contar con nuevos espacios para el ocio y esparcimiento en la fachada sur de la misma, la más benigna, abierta a la bahía. Esta situación se volvió insostenible como consecuencia, en primer lugar, del accidente del buque tanque Mar Egeo en el año 1992 en el acceso marítimo al puerto de A Coruña que provocó una terrible marea negra en toda la bahía y, en segundo lugar, el aumento de las importaciones de carbones y coques para la generación de energía eléctrica que se manipulaban en los muelles del Centenario y San Diego incrementando las emisiones de polvo a los barrios cercanos.

Hundimiento del Mar Egeo, 1992.



Esta es la historia de los puertos: los puertos contribuyen al desarrollo económico de las ciudades y a la mejora de las condiciones y calidad de vida de sus ciudadanos y, como consecuencia de este desarrollo, la ciudad demanda nuevos espacios de esparcimiento y el alejamiento de las operaciones portuarias e industriales incómodas desarrolladas en los puertos.

Esta situación obligó a una reflexión de las distintas administraciones intervinientes y al desarrollo de diferentes actuaciones conducentes a la mejora del entorno portuario y frente costero de la ciudad, y a la decisión de construir un puerto exterior alejado del núcleo urbano central y donde ubicar las mercancías molestas.

El desarrollo del frente marítimo portuario

Podemos distinguir tres fases temporales en el desarrollo del frente marítimo portuario de la ciudad de A Coruña:

Última década del siglo XX: La recomposición y planificación del espacio

El desarrollo económico, la exigencia de una mejora en la calidad de vida, la mayor conciencia medioambiental de la sociedad, desembocó a lo largo del último cuarto del siglo XX en una demanda de la ciudad de apertura al mar. Así, a finales de los ochenta y principios de los noventa, se desarrollaron en la ciudad de A Coruña distintas infraestructuras con el objetivo de hacer accesible el frente marítimo y costero de la ciudad:

- Fuera del puerto, se regeneró todo el borde costero de la ciudad, desde el dique de abrigo hasta la playa de Riazor: Así, se aportó arena a las playas de la ensenada de Riazor (Riazor, Orzán y Matadero), adelantando la línea de pleamar, lo que permitió la construcción de un paseo marítimo en el borde ciudadano y, consecuentemente, la urbanización y extensión de la ciudad hacia ese frente degradado por la existencia de antiguas factorías; se construyó el parque escultórico de la torre de Hércules, como punto singular y forma de protección del entorno cultural; y, finalmente, se construyó el paseo marítimo que enlaza la bahía de A Coruña, en el arranque del dique de abrigo Barrié de la Maza y la Ensenada de Riazor.

Parque escultórico de la Torre de Hércules.



- Dentro del espacio portuario comenzó una transformación con el objetivo de facilitar a los ciudadanos el uso del espacio portuario más antiguo (construido en el inicio del siglo XX), ya obsoleto para su destino, modificando la vocación de las viejas dársenas abriéndolas a usos portuarios compatibles con los usos de la ciudad. Por un lado, se retiraron y trasladaron las instalaciones de reparación de buques del Parrote en la dársena de la Marina y se construyó una nueva dársena con vocación deportiva (la antedársena de la Marina) en donde se apoyó un Nuevo espacio portuario pensado para el tráfico de grandes buques de crucero.



Antiguos varaderos en la Marina, 1990.

Por otro, se construyó el paseo marítimo del Parrote con la intención de “coser” el frente marítimo portuario, enlazando la dársena de la Marina y la zona de las Ánimas (ambas con vocación deportiva) y el “gran paseo marítimo” construido por el borde costero de la ciudad.

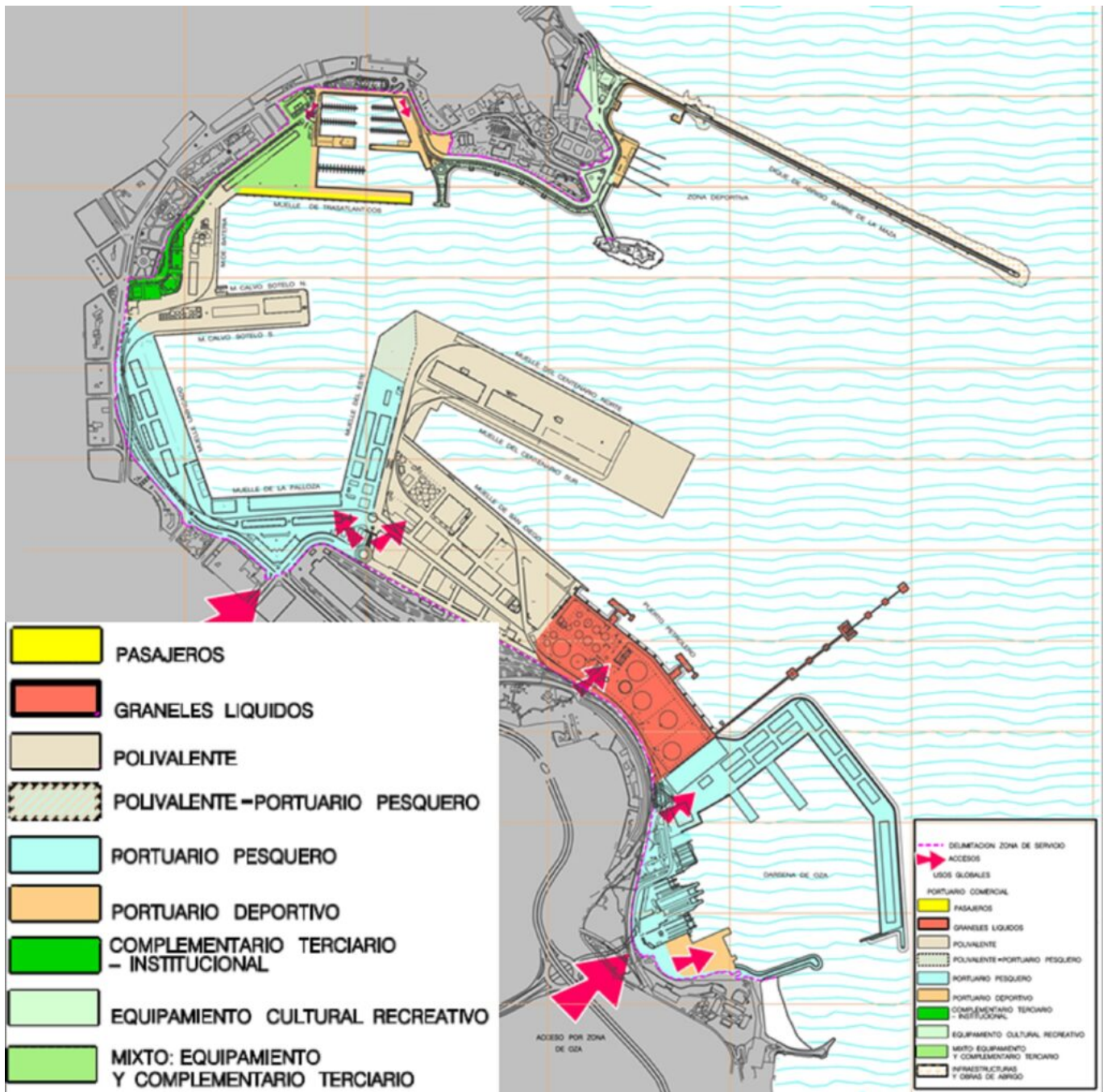
Paseo del Parrote.



Todas estas actuaciones, promovidas desde el ámbito local (el Ayuntamiento había diseñado unas líneas maestras con el denominado “Plan Bofill”, que no llegó a ejecutarse como tal), y apoyadas y financiadas desde el ámbito estatal, modificaron la relación entre la ciudad y el puerto: El puerto deja de concebirse como un espacio exclusivo de actividad industrial y comienza a verse como un espacio de convivencia entre ambas realidades.

Sin embargo, esta convivencia, que podría ser viable en los espacios portuarios e instalaciones más obsoletas, dadas la exigencia de los estándares de calidad y seguridad en el movimiento de mercancías y pasajeros, como consecuencia del incremento de la productividad de los servicios portuarios y de la cada mayor demanda de espacio exclusivo para determinadas actividades portuarias, es muy frágil y obliga a la concreción y redacción de pactos entre las distintas partes.

Es por eso que, a lo largo de esa década, impulsado por la aprobación en 1992 de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, y la creación de las Autoridades Portuarias, herederas de las antiguas Juntas de Obras de Puertos, se desarrolló un ingente trabajo planificador de la Autoridad Portuaria de A Coruña con el apoyo y participación de las distintas Administraciones concurrentes en la planificación del territorio (Administración Local, Autonómica y Estatal) con el objetivo de establecer un “pacto” urbanístico del entorno portuario. En 1995 comenzó la redacción del Plan de Usos Portuarios y, de forma paralela, del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto. Dicha redacción se prolongó durante 5 años publicándose el 17 de enero y el 16 de marzo del año 2000, la aprobación del Plan de Usos y del Plan Especial, respectivamente.



Plan Usos de Espacios Portuarios, 2000.

Estos documentos marcaron, de forma inicial, el camino para el trabajo desarrollado en las

dos primeras décadas del siglo XXI. Así, se aprobó la reserva de espacios para la construcción de una nueva dársena para usos portuarios en la costa de Arteixo y el consiguiente traslado de operaciones, y se recalificó el área de la Marina para usos urbanos (terciarios y complementarios) y para aquellos usos portuarios que no entraran en conflicto con los usos ciudadanos del espacio (pasajeros y náutico-deportivos).

Primera y Segunda década del siglo XXI: La Transformación y el desarrollo del Plan Especial del año 2000

En los dos primeros años del siglo XXI sucedieron dos acontecimientos que modificarían de forma sustancial los proyectos que, con relación a la interacción entre el puerto y la ciudad, se estaban planteando:

- En septiembre del año 2001, el atentado de las torres gemelas modificó de forma radical el concepto de seguridad portuaria. Si hasta aquel momento pudiera existir una cierta ósmosis a través de la “frontera” entre las ciudades y los puertos, este atentado mostró la fragilidad del ámbito portuario en un entorno geopolítico complejo. De tal manera que los espacios portuarios se comenzaron a considerar zonas protegidas en las que, por el cumplimiento de diferentes códigos internacionales, se impedía el uso ciudadano.
- En noviembre del año 2002, un nuevo accidente marítimo, el hundimiento del buque tanque Prestige, precipitó la necesidad de construir una nueva dársena para el traslado de la actividad portuaria de A Coruña (y fundamentalmente, el tráfico de hidrocarburos y otros productos energéticos).
- Sin embargo, el proyecto de construcción de la nueva dársena, ya redactado en el año 2000, suponía una inversión fuera de escala para la Autoridad Portuaria. Fue necesario elaborar un esquema que hiciera financieramente viable la construcción de la nueva dársena. Visto el ejemplo de lo que se había hecho en otros puertos (como Amsterdam, Hamburgo, Londres, Baltimore, Bilbao,...) se planteó un Nuevo vuelta de tuerca en la relación entre el puerto y la ciudad de forma que se revirtiera un hecho negativo y dramático (el accidente y la marea negra consecuente) en la gran oportunidad de transformación de la ciudad de A Coruña.
- Así, se ideó la recalificación y transformación de grandes áreas del puerto de A Coruña en nuevos espacios urbanos que generaran plusvalías para la construcción de la nueva dársena a la que se trasladarían los tráficos existentes en la dársena interior.

Tráfico portuario y conflicto puerto ciudad.



Esa década fue muy compleja para la Autoridad Portuaria. El crecimiento de los tráficos portuarios y la manipulación de productos a granel pulverulentos y el cierre del Puerto como consecuencia de los reglamentos y códigos internacionales de seguridad, así como el incremento del tráfico de la ciudad, como consecuencia del crecimiento de la misma, generaron una gran presión ciudadana y un conflicto de muy difícil solución hasta que la nueva dársena no estuviera construida y fuera operativa.

Sin embargo, se pudo avanzar en el ámbito planificador y, por un lado, el Ayuntamiento redactó el denominado “Plan Busquets” que materializaba la recalificación de los espacios portuarios de los muelles Batería, Calvo Sotelo y San Diego, en espacios urbanos y, por otro, la Autoridad Portuaria redactó el Plan Especial de Transformación del ámbito de Calvo Sotelo y Batería. De forma paralela se comenzó la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Municipal que integraba los nuevos espacios urbanos que se crearían.



Plan Busquets para la transformación del puerto, 2007.

En la segunda década, fruto de la colaboración entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, se pudo desarrollar y finalizar la construcción y transformación del ámbito de la Marina, ya contemplada en el Plan Especial aprobado en el año 2000. De esta manera, se soterró el tráfico de vehículos que se desarrollaba por este entorno privilegiado y se “entregaron” a la ciudad más de 50.000 m² de nuevos paseos y espacios en los que desarrollar distintas actividades de ocio y esparcimiento. Este proyecto ha servido de dinamizador del entorno y ha permitido a los ciudadanos recuperar el contacto con el mar y el puerto. Con esta obra, finalizada en 2015, se puede dar por concluida la primera fase de transformación del puerto de A Coruña, contemplada en el Plan Especial del año 2000.



Dársena de la Marina antes (2003) y después (2016) de su transformación.



Panorámica de la dársena de la Marina y explanada del Parrote (2017).

Tercera década del siglo XXI: La gran oportunidad de la ciudad. Recualificación y Recuperación

Una vez finalizada la construcción de la nueva dársena de Punta Langosteira, en 2011 la primera fase y en 2017 la segunda, comenzó el traslado de las operaciones a la misma.

Este traslado, que está desarrollándose de forma ininterrumpida desde entonces, supone una gran inversión para el sector privado, por lo que su tiempo de materialización es bastante amplio. Actualmente, el nuevo puerto es el destino fundamental del granel sólido que se trasiega por el puerto de A Coruña (agroalimentarios, cementos y coques), en 2023 comenzarán las operaciones de trasiego de hidrocarburos por el nuevo puerto, abandonando las instalaciones actuales, y en 2026 se finalizará la construcción del acceso ferroviario a la nueva dársena lo que permitirá el traslado del resto de movimientos a la misma. Asimismo, la construcción de la nueva dársena está siendo una gran oportunidad para el desarrollo económico futuro de todo el entorno del área metropolitana de A Coruña mediante el desarrollo de los proyectos asociados a la estrategia Green Port de la Autoridad Portuaria, que supondrá la transición industrial y la creación de un gran hub de descarbonización en el noroeste peninsular.

Paralelamente, es el momento de la gran oportunidad de la ciudad de A Coruña y de la recalificación a usos ciudadanos de grandes espacios de la dársena interior del puerto.

Sin embargo, si bien en la primera década del siglo XXI existía un consenso en cuanto a la transformación de los muelles en zona urbana, durante la segunda década del siglo se ha abierto un debate en cuanto a qué vocación debe tener el ámbito, qué tipo de usos, qué forma de desarrollo, cómo canalizar la participación ciudadana en el proceso, qué papel deben jugar las distintas administraciones, etc.. Estas reflexiones, y la generación de grandes acuerdos, son absolutamente decisivas en estos proyectos de transformación de grandes áreas teniendo en cuenta el largo período de materialización de los mismos.

La Autoridad Portuaria ha considerado que, para que estos debates sean serenos y fructíferos, es preciso que la ciudadanía conozca el puerto, sus dimensiones, sus valores patrimoniales, y finalmente, lo haga suyo. Este proceso de sensibilización es básico para que se puedan tomar las mejores decisiones en relación al uso del espacio.

Apertura al público del muelle de Calvo Sotelo (2022).



Por ello, mientras todos estos debates se concretan, la Autoridad Portuaria ha comenzado la transformación, que podemos denominar “soft”, de la zona de los muelles de Trasatlánticos, Batería y Calvo Sotelo situados en el centro neurálgico de la ciudad y continuación de los ya desarrollados en el ámbito de la Marina. Este proceso consiste básicamente en la recualificación del espacio modificando el uso, hasta ahora portuario, a un uso ciudadano mediante el fomento de actividades culturales y recreativas en dichos espacios para permitir el uso por parte de la ciudadanía.

“As noites do Porto” (2022). Concierto en los muelles.



A pesar de la dificultad de compatibilización de la actividad portuaria y ciudadana, la Autoridad Portuaria diseñó un plan de acercamiento del puerto a la ciudad. El puerto, con las restricciones puntuales que genera la actividad portuaria, se ha abierto y se ha convertido en un espacio urbano más, en un espacio vital de la ciudad, en el que la cultura y el esparcimiento se mezclan, en el que “suceden” cosas y los ciudadanos se comunican y relacionan,.. Por otro lado, el puerto ha continuado fomentando las visitas de distintos colectivos, tanto escolares como de adultos, a sus instalaciones, para presentar su actividad y su encaje en la vida diaria de los ciudadanos.

Uso recreativo de los muelles (2021).



Entre 2021 y 2022 se han abierto a los usos ciudadanos más de 80.000 m² de nuevos espacios portuarios por lo que, en la actualidad, más del 25% de la superficie y más de 50% del frente marítimo de la dársena interior del puerto de A Coruña, es accesible para el ciudadano.

El desarrollo de conciertos y exposiciones culturales de primer nivel ha generado “deseabilidad” a los ciudadanos. Éstos se han dado cuenta de la increíble dimensión que había al otro lado de la valla, de la gran potencialidad y capacidad de acogida de usos del espacio portuario.

Evento en los muelles (2021).



De forma complementaria se han demolido aquellas instalaciones que impedían el normal tránsito y que eran barreras arquitectónicas para el uso y disfrute del espacio portuario por parte de los ciudadanos.



Demolición de silos (2022).

También, parte fundamental de esta transformación “soft” es la recuperación y reutilización del patrimonio portuario como forma de ayudar al diálogo entre el ciudadano y el puerto. Así, integrado en un proyecto cultural de primer orden desarrollado en los muelles portuarios en noviembre de 2021, la exposición “Untold Stories, retrospectiva sobre **Lindbergh** (1944-2019)”, primera muestra promovida por **Marta Ortega**, *-actualmente se está desarrollando una segunda muestra emblemática en el mismo espacio expositivo “**Steven Meisel** 1993 A year in photographs”-*, se han recuperado unos antiguos silos de cemento del muelle de Batería y se ha rehabilitado una antigua nave portuaria, para su uso cultural. Estas exposiciones, que están siendo de un enorme éxito de atracción de visitantes, han permitido situar a la ciudad de A Coruña en un primer plano internacional cultural.

Exposición Peter Lindberg “Untold stories”. Recuperación de viejos silos de cemento (2021).



En otras zonas de la bahía, la Autoridad Portuaria está promocionando los usos deportivos de la lámina de agua, recuperando tradicionales espacios de ocio y recreo vinculados al mar. Así, el paseo del Parrote, construido en los años 90 y verdadero balcón de la ciudad a la dársena interior, será en 2024 el escenario para la colocación de plataformas flotantes accesibles que faciliten el uso y disfrute del agua por la ciudadanía.



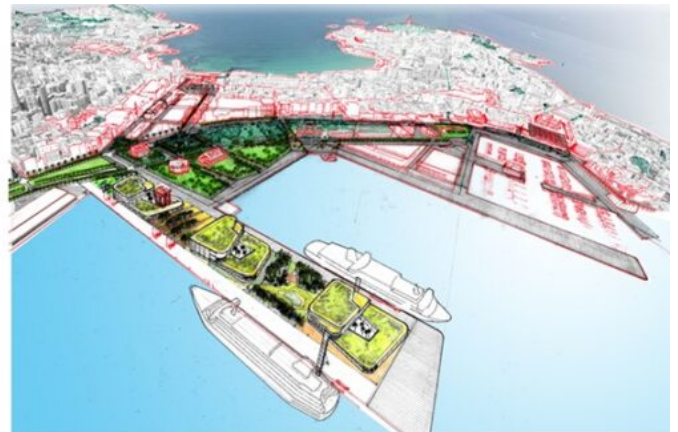
Propuesta de plataformas accesibles para usos náutico deportivos (2022).

En cualquier caso, además de esta “apertura” del puerto a la ciudad, que está permitiendo el dialogo y conocimiento mutuo, la Autoridad Portuaria es consciente de que es preciso avanzar en el re-estudio de las zonas de transformación del puerto contempladas en los Convenios Urbanísticos suscritos en 2004, como consecuencia del accidente del buque tanque “Prestige”, entre los Ayuntamientos de A Coruña y Arteixo, la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento para la “reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y la construcción de las nuevas

instalaciones portuarias en Punta Langosteira” e integrados en el Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña aprobado en 2013.

En este sentido, el espacio de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, con sus 10 Hectáreas, parece tener una vocación, y así lo han entendido los ciudadanos, de equipamientos públicos (fundamentalmente culturales y recreativos). La transformación de este espacio, de forma compatible con los usos portuarios de cruceros, debe acometerse, de forma coordinada con las demás Administraciones, en el corto plazo.

A lo largo de los últimos dos años, se han desarrollado distintas reuniones entre las distintas administraciones con competencia en la planificación territorial que, todavía, no han llegado a un acuerdo formal.



Diferentes propuestas (2007, 2010 y 2017) para la zona de Batería y Calvo Sotelo (Busquets).

Por otro lado, el espacio del muelle de San Diego (con sus 27 Hectáreas portuarias y 11 Hectáreas ferroviarias), o la cercana dársena de la Palloza, donde aún se desarrollan actividades portuarias, son ámbitos más complejos, cuya planificación y estudio exige un compromiso de todas las administraciones participantes.

Estos ámbitos parecen más flexibles en cuando a la introducción de usos específicamente urbanos y, es probable que se incluya una cierta cuota de uso residencial además de terciarios y equipamientos públicos.



Propuesta para la zona de San Diego (Busquets 2007).

Conclusiones

Los puertos, que han servido de elementos dinamizadores de la economía, están sufriendo en el final del siglo XX y principios del XXI una profunda transformación y cambio de vocación. En esa transformación, se trasladan y buscan horizontes más amplios para poder

convertirse, con vocación de permanencia, en grandes nodos logísticos e industriales de los grandes procesos de descarbonización de la sociedad.

Por otro lado, las dársenas históricas retornan a sus orígenes y se convierten en nuevos centros, en espacios clave para la transformación ambiental que están experimentando nuestras ciudades. Los usos ciudadanos se adueñan de los espacios portuarios y muelles obsoletos. Esto supone una oportunidad de compensar los déficits de la ciudad en equipamientos, espacios libres o espacios de innovación, así como mejorar la movilidad y accesibilidad al mar. Sin embargo, las transformaciones deben servir para reforzar el carácter portuario de la ciudad potenciando el uso de la lámina de agua y las actividades portuarias compatibles, como el tráfico de cruceros, la náutica deportiva, o las actividades pesqueras de un enorme arraigo social. La integración puerto-ciudad debe ser también una nueva oportunidad para los puertos, el establecimiento de una relación “win-win” con la ciudad que los acoge. Las transformaciones portuarias deben de reforzar el papel de motor económico local que tienen los puertos y, a la vez, colaborar en el desarrollo económico y el empleo de su hinterland. En resumen, en estas operaciones de puerto-ciudad no se debe perder el carácter portuario de terrenos y ciudades, sino que debe salir reforzado.

La colaboración entre las administraciones es clave para el éxito de las operaciones puerto-ciudad, teniendo en cuenta el dilatado plazo de materialización de estas grandes transformaciones, y para generar oportunidades económicas y de cambio de vocación de las ciudades portuarias.

En el caso concreto de la relación puerto-ciudad de A Coruña, tras una primera época (última década del siglo XX) de desarrollo de espacios de ocio, náutica, congresos y cruceros, y tras una importante transformación de la movilidad en la época 2011-2015 que permitió un rediseño de los aparcamientos y la creación de grandes áreas peatonales produciéndose un refuerzo de la centralidad de estos espacios, en la actualidad se está consolidando una importante transformación de los muelles de Bateria y Calvo Sotelo que ha permitido re-colocar al puerto en el centro de interés y debate ciudadano, atrayendo a numerosos residentes y visitantes a sus muelles y volviendo a conectar con una tradición histórica ciudadana de paseo y contacto con la actividad portuaria. Esta nueva realidad y cercanía ciudadana al puerto nos anima a ser optimistas en la posibilidad de que, en un futuro próximo, se pueda abrir una nueva etapa que debería estar estructurada en la creación y ampliación de zonas verdes y espacios libres, así como en la incorporación de nuevos equipamientos y empleos ligados con la nueva economía y la logística sostenible y autónoma de última milla.

IMAGEN INICIAL | *La transformación de la dársena de la Marina. (Fuente: Autoridad Portuaria de A Coruña, 2016).*



Referencias

Busquets, J., “A Coruña. La nueva ciudad marítima en el puerto”, Joan Busquets-BAU-B. Arquitectura y Urbanisme S.L., ISBN 84-611-0319X.

Maciñeira E., Souto I., “El puerto y la ciudad de A Coruña”, Revista Portus 2011, Edita RETE, Associazione per la collaborazione tra porti e città, ISSN 1825-9561, 2011.

Maciñeira E., Souto I., “La frontera puerto-ciudad. El caso concreto de A Coruña”, Revista Portus online n. 2, Edita RETE, Associazione per la collaborazione tra porti e città, ISSN 2039-6422, 2011.

Maciñeira E., “El proyecto del nuevo puerto exterior de A Coruña”, cap 4 de Cuadernos del territorio, n. 1, Edita Aguamarina Editorial, ISSN 2171-5408, 2010.
