

2.3. A CORUÑA E FERROL. A REXIÓN URBANA ÁRTABRA

2.3.1. Vocación supramunicipal

A. A importancia da Rexión urbana Ártabra

As Áreas urbanas da Coruña e Ferrol, xunto coas cidades intermedias e as súas respectivas áreas de influencia directa, acollen un colectivo demográfico que se achega moito ás 600.000 persoas. Por terra, a distancia entre estas dúas cidades é de 52 km mentres que por mar os dous portos apenas están separados por 20 km. O novo trazado do ferrocarril permitirá acurtar significativamente os tempos de viaxe favorecendo a integración funcional de todo o conxunto.

As dinámicas de transformación da Coruña e Ferrol, e a existencia dunha densa rede de núcleos intermedios entre ambas as cidades expón a necesidade de organizar este territorio que funcionalmente conforma unha clara Rexión urbana. É unha estratexia orientada a reforzar a integración urbana e funcional entre A Coruña e Ferrol e crear infraestruturas e servizos de transporte comúns, grandes equipamentos, procesos de creación de solo para actividades económicas, etc., que articulen e doten de maior eficiencia o desenvolvemento deste ámbito permitindo consolidar unha ampla estrutura territorial urbana no norte de Galicia, baixo a denominación de “Rexión urbana Ártabra”, a cal ao mesmo tempo poderá posicionarse como nodo de competitividade e vértice de conexión entre o Eixo Atlántico e Cantábrico, podendo chegar a ser un nodo metropolitano no extremo do arco atlántico europeo.

Con esta proposta preténdese achegar un esquema de cohesión territorial e de integración funcional para este espazo complexo. Trátase dunha iniciativa importante para cada unha das cidades e as poboacións que compoñen este territorio. A Rexión urbana Ártabra será un dos espazos máis competitivos e atractivos de Galicia, cuns mercados de traballo e de vivenda máis

ampos, cunha actividade económica moi diversificada, unha rede de equipamentos metropolitanos fortemente desenvolvida, unha rede de espazos naturais diversos e cunha costa irrepetible.

En síntese, a Rexión urbana Ártabra considérase importante para Galicia polas seguintes razóns:

- O seu tamaño demográfico é necesario para dotar de certa masa crítica o sistema urbano galego, outorgándolle unha dimensión suficiente como para ocupar un papel relevante entre os espazos urbanos europeos.
- Constitúe un espazo supramunicipal de forte concentración urbana capaz de actuar como centro de conexión entre os sistemas urbanos do Atlántico e do Cantábrico.
- Está a desenvolverse un dos sistemas portuarios máis importantes da fachada atlántica europea.
- Dende o punto de vista económico, o conxunto Ártabro constitúe un dos máis importantes conglomerados industriais de España, particularmente na industria da enerxía, a construción e reparación naval, a confección e a metalurxia.
- Así mesmo, a importancia acadada polos grupos empresariais e, ao seu carón, o desenvolvemento do terciario económico e das grandes instalacións comerciais achega ao conxunto un papel relevante nos fluxos interurbanos do Noroeste de España.

B. Os perfís urbanos da Coruña e Ferrol

A pesar da súa proximidade o carácter e a evolución de ambas as cidades foron moi distintas, o cal achega un principio de complementariedade que propicia a integración funcional e económica do conxunto.



Imaxes correspondentes á cidade da Coruña. Voo aéreo de 1956-1957 e ortofoto PNOA 2008, respectivamente





A Coruña

1. A Coruña

A Coruña foi, historicamente, cidade portuaria, militar e comercial de relevancia. Hoxe en día é o principal nodo terciario da Comunidade, especialmente en servizos avanzados (financeiros, empresariais, culturais, etc.). Ademais acolle unha actividade industrial cunha notable diversificación (têxtil, petróleo, aluminio, alimentación e bebidas, química, electricidade, telecomunicacións e empresas de novas tecnoloxías) e tamén o equipamento comercial achega a oferta máis importante de Galicia.

Nas últimas décadas leváronse a cabo importantes actuacións de renovación urbana que buscaban mellorar a calidade de vida e proxectar unha imaxe atractiva da cidade, principalmente a recuperación da fronte marítima e a innovadora rede de museos, que xunto coa recente declaración da Torre de Hércules como patrimonio da humanidade constitúen soportes estratéxicos para a dinamización do sector asociado ao turismo urbano.

Como trazos significativos do perfil da Coruña destacan as dotacións en instalacións culturais e de multiúsos: Coliseo, Pazo de Congressos, Pazo da Ópera, recinto feiral, museos... As praias urbanas ou os elementos patrimoniais que alberga a cidade, inmersos nun intenso proceso de rehabilitación, coa Torre de Hércules como elemento emblemático declarado Patrimonio da Humanidade, configuran o seu atractivo urbano. O equipamento comercial e os equipamentos para o deporte e o lecer da Coruña son dos máis sólidos

entre as diferentes cidades de Galicia e mesmo das cidades medias españolas. Educación, cunha universidade que posúe un importante potencial formativo e investigador e que está a crear un parque científico-tecnolóxico para a potenciación de I+D; un alto nivel no campo da medicina, con especialidades e centros de referencia nacional; deseño e creación artística; consultoría; servizos financeiros; hoteis; restaurantes; lecer e servizos sociais; e, en xeral, calidade e especialización dos servizos profesionais son aspectos nos que A Coruña alcanzou un notable éxito. O interese das zonas centrais da cidade e o enorme potencial da fachada marítima, cos seus paseos e praias urbanas, contrastan co carácter dalgúns desenvolvementos periféricos de escasa calidade. O crecemento metropolitano desde hai máis de 20 anos concéntrase nos concellos da contorna, mentres a cidade central apenas gaña poboación e vese progresivamente colmada, sen que existan estratexias conxuntas para abordar o desenvolvemento integrado deste complexo ámbito supramunicipal.

É por iso que as DOT contemplan a posibilidade da agrupación voluntaria dos concellos desa periferia inmediata á cidade herculina nunha área urbana para a planificación e xestión conxunta dos servizos públicos municipais, do transporte colectivo, das necesidades de vivenda, da integración dos sistemas de recollida de lixo e saneamento, etc. A delimitación exacta do ámbito desta área urbana funcional será fixado nun Plan territorial integrado (PTI), no que os concellos poderán contribuír coas súas vontades tanto de integración como de planificación.



Imaxes correspondentes á cidade de Ferrol. Voo aéreo de 1956-1957 e ortofoto PNOA 2008, respectivamente





Ferrol

2. Ferrol

Ferrol, pola súa banda, é unha cidade que presenta un perfil claramente industrial. Xurdida como cidade militar da Ilustración, o desenvolvemento dos grandes estaleiros foi o motor do seu crecemento industrial. O declive do sector naval significou, como en tantos outros espazos de antiga industrialización, unha importante crise que se reflectiu tanto na economía como na demografía da cidade. Nos últimos anos comezan a aparecer indicadores dun cambio de tendencia. Así, os datos de crecemento vexetativo da poboación comezaron a ser positivos tras moitos anos de presentar valores negativos. Detéctanse procesos de forte crecemento nalgúns dos núcleos da súa contorna. Por iso, tamén aquí pode tomar carta de natureza xurídica a planificación conxunta a través dunha agrupación voluntaria, que deberá ser concretada na confección do seu correspondente PTI.

As novas orientacións da actividade naval, fortemente intensivas en coñecemento e alta tecnoloxía, configuran este espazo como un dos ámbitos con maior potencial de innovación de Galicia. Na actualidade desempeña un forte liderado na construción naval militar, así como un elevado potencial como gran centro de reparacións navais. Por outro lado cómpre destacar as novas actividades industriais implantadas, que achegan xunto con centros de I+D unha base económica destacada. Recentemente tivo tamén un importante crecemento e diversificación a base industrial anterior, con novas empresas do téxtil, metalurxia, enerxía eólica, biocombustible, e a planta regasificadora. A mellora das comunicacións, tras a conexión co resto do Eixo Atlántico pola AP-9, e coas autovías do Noroeste e do Cantábrico, mediante a construción da autovía Ferrol-Vilalba, e a entrada en servizo das instalacións do novo porto exterior definen un novo escenario con maiores potencialidades. O proxecto de nova conexión ferroviaria coa Coruña e co Eixo Atlántico de alta velocidade, así como a mellora da accesibilidade ao aeroporto son, así mesmo, proxectos de grande interese. Aparecen, así, crecentes oportunidades para o desenvolvemento funcional de Ferrol como centro urbano de referencia para amplas zonas do norte de Galicia sobre as que pode despreparar unha influencia acorde coa súa dimensión demográfica e urbana. A magnífica ría e o porto, o valiosísimo patrimonio das fortalezas, o Arsenal, o barrio da Magdalena e Ferrol Vello son elementos valiosos e con enorme capacidade para facilitar a transformación positiva da cidade nos próximos anos.

Entre as dúas Áreas urbanas da Coruña e Ferrol sitúase un espazo económico e funcional que gravita indistintamente cara ás dúas cidades. É o que forma a comarca do Eume, de grande atractivo e potencial turístico e residencial, onde a cidade de Pontedeume establece a conexión dos desenvolvementos urbanos litorais que parten das dúas grandes cidades. No interior o importante núcleo industrial das Pontes, cunha forte implantación da industria enerxética e, máis recentemente, con actividade de alta tecnoloxía en campos como as telecomunicacións e as artes gráficas, forma un destacado eixo industrial encamiñado ao novo porto exterior.

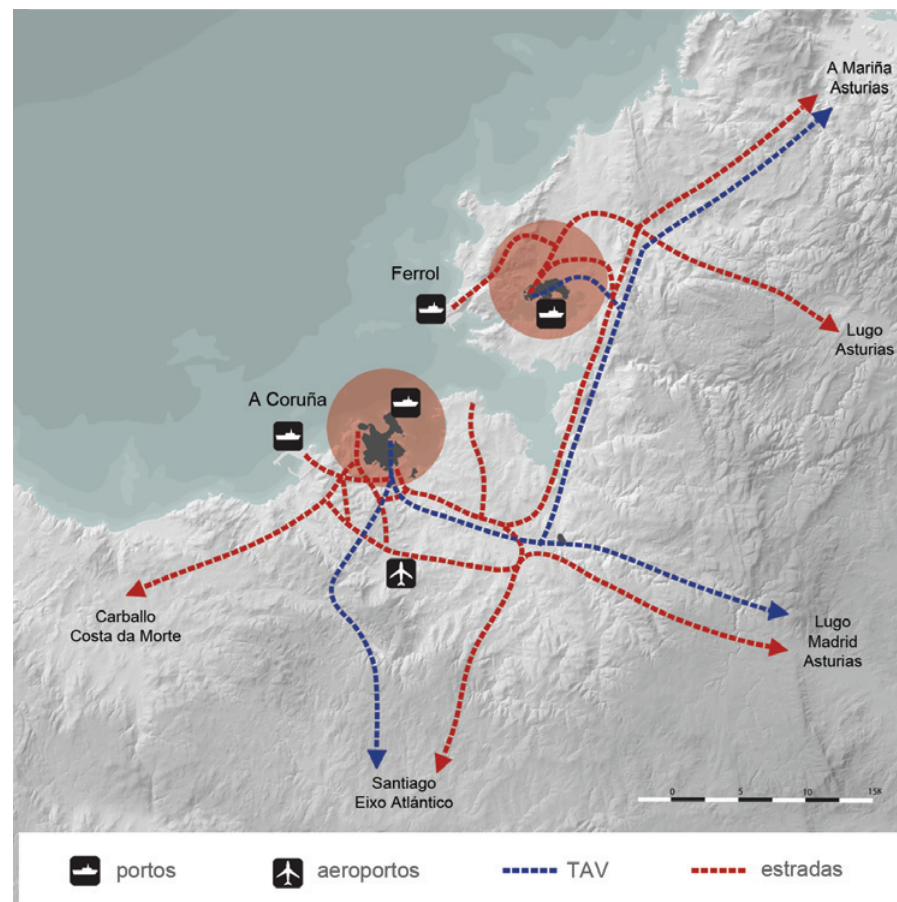
C. Complementariedades de dúas áreas urbanas

A Coruña e Ferrol presentan hoxe problemas e oportunidades distintos. En ambos os casos o seu principal desafío é aumentar o seu rango urbano mediante o aproveitamento das sinerxías existentes, así como a variedade e calidade das súas ofertas cidadás. Isto permitirá optimizar as economías de aglomeración e potenciar as súas fortalezas locais e dotalas dunha maior proxección tanto dentro como fóra de Galicia.

A Coruña é unha das capitais máis sólidas para liderar un proceso de desenvolvemento económico en Galicia. Ferrol é un dos máis antigos e importantes centros industriais de Galicia e atópase nun momento clave de transformación do seu perfil económico e urbano. Ambas conformarán nos próximos anos un sistema portuario de grandes dimensións que require para a súa maior rendibilidade unha estruturación conxunta, que pode ser a base definitiva para a articulación da Rexión urbana Ártabra.

A especial configuración da costa, xunto á cal se concentran a maior parte dos novos desenvolvementos, constitúe un dos grandes atractivos deste espazo, pero tamén é un dos activos máis ameazados se continúa un crecemento non sempre respectuoso coa calidade da paisaxe, do medio e do excepcional patrimonio cultural da zona (centros históricos e de arquitectura popular, mosteiros, castelos, igrexas, pontes, pazos, etc.).

A complementariedade funcional, a continuidade residencial, a necesidade de coordinar o sistema portuario e outros factores constitúen neste caso unha importante estrutura espacial e funcional sobre a que proxectar a Rexión urbana.



Conexións exteriores

2.3.2. As infraestruturas da Rexión urbana e de conexión exterior

A. As conexións por estrada

As oportunidades que se derivan dunha crecente integración metropolitana e a necesidade de intensificar as relacións coa súa contorna requiren de conexións sólidas e de altas prestacións que completen a funcionalidade que proporciona a Autovía A-6 como grande eixo de comunicación coa meseta e a AP-9. Neste sentido, cara ao norte, a autovía do Cantábrico e as conexións previstas entre Ferrol e San Cibrao, que comunicarán Ferrol coa Ría de Ortigueira e a Mariña lucense, constitúen a oportunidade para o desenvolvemento económico do norte de Galicia e para o posicionamento de Ferrol como centro urbano articulador dun espazo cun gran potencial de futuro. No mesmo sentido hai que contemplar a conexión Ferrol-Vilalba xa rematada. Mentres que cara ao sur, tras terse completado a autoestrada AP-9, da que se ten que mellorar a operatividade e a conectividade, requírense as variantes previstas ao longo da N-550 ao redor das principais áreas urbanas para mellorar a funcionalidade destas relacións ao longo do Eixo Atlántico.

Especial importancia terán as intervencións que se desenvolvan no propio espazo metropolitano da Coruña para mellorar a súa articulación interior e reducir os problemas de conxestión que aparecen ao redor dos principais centros urbanos. E así, hai que destacar a prevista ampliación de carrís nos accesos á Coruña da AP-9, os accesos aos novos portos exteriores e a nova circunvalación que na Área urbana da Coruña se expón mediante a Vía Ártabra e a Terceira Rolda. Asemade, unha posible prolongación da Vía Ártabra entre a AP-9 e a A-6 será valorada no estudo da mobilidade que hai que realizar na Área urbana da Coruña.

Así mesmo, tamén hai que resaltar, polo seu significado en clave de reequilibrio territorial, a construción dunha vía de altas prestacións cara á Costa da Morte que dea continuidade ao eixo A Coruña-Carballo ata Cee e que abraza novas oportunidades aos territorios da Costa da Morte. Este eixo estará conformado pola autovía Carballo-Berdoias e a VAP Berdoias-Cee, rematando coas variantes de Cee e Corcubión e o acceso ao porto de Brens en Cee.

B. As vías de mobilidade sostible

Suxírese transformar a sección e a funcionalidade dos tramos da N-VI e a N-651 e das autonómicas AC-862 (tramo Ferrol-Xuvia) e AC-115 para convertelos en vías interurbanas con diferentes funcións: vía urbana, transporte colectivo, carril para bicicletas, aumento da permeabilidade transversal, soporte de actividades urbanas de densidade intermedia, etc. Esta iniciativa debe concibirse no marco dunha estratexia máis ampla de desenvolvemento de plataformas de transporte colectivo para a penetración nos centros urbanos de autobuses e metro lixeiro, viables cando exista a alternativa que dea continuidade ao eixe da nacional.

C. Alta velocidade ferroviaria

A integración efectiva da Rexión urbana Ártabra na consolidación dun potente corredor urbano ao longo da fachada atlántica depende, ante todo, da dispoñibilidade de sistemas de comunicación de alto nivel, que permitan un funcionamento integrado e complementario das cidades situadas no Eixo Atlántico. É fundamental, por unha banda, completar a infraestrutura ferroviaria de altas prestacións que discorra desde A Coruña e Ferrol ata Porto como elemento estratéxico para a articulación interna do sistema galego de cidades e do conxunto da Eurorexión e, por outra banda, dispor dunha infraestrutura de alta velocidade que permita unha conexión eficaz cos ámbitos centrais da Meseta e co norte peninsular.

Ademais, estas infraestruturas deben solaparse con outros servizos de calidade. Para iso resulta conveniente dispor de servizos ferroviarios de proximidade, mellorar as prestacións da liña FEVE e dotar de carácter intermodal e de elevada accesibilidade as futuras estacións de alta velocidade, que lles permita converterse en nodos de intercambio entre as conexións exteriores e as metropolitanas. Así mesmo, a reutilización do antigo trazado ferroviario como tren de proximidade entre A Coruña e Betanzos e a súa prolongación ata Ferrol constituiría o elemento fundamental para consolidar e articular a Rexión urbana e para distribuír o crecemento ao longo dos nodos ferroviarios locais, na procura dun maior equilibrio territorial e a creación de núcleos compactos de densidade media, de acordo cos principios que sustentan estas Directrices.

D. Portos exteriores de Ferrol e A Coruña

A entrada en funcionamento do novo porto exterior de Ferrol na baía de Caneliñas, e as instalacións en construción para o novo porto exterior da Coruña en Punta Langosteira, aparecen como actuacións estratéxicas para a reconfiguración do espazo supramunicipal da Rexión urbana e a creación de novas oportunidades para as cidades da Coruña e Ferrol, facilitando a súa evolución cara a perfís urbanos máis competitivos, dinámicos e innovadores.

A clave para o éxito destas operacións, en termos urbanos e territoriais, está na súa concepción como infraestruturas globais para o conxunto da Rexión urbana. Dispor dun sistema de grandes portos competitivos, ben conectados coas redes de altas prestacións viarias e ferroviarias, máis seguros e con maiores posibilidades de captar novos tráficós é relevante para un espazo de clara vocación marítima, nun contexto de crecente competitividade entre os portos europeos.

Trátase, ademais, dunhas infraestruturas estratéxicas para o atractivo do espazo metropolitano como ámbito de localización empresarial, pois dispor dun eficaz sistema portuario, cunha ampla oferta de servizos, relacións e posibilidades de acoller buques de distinto tipo é un elemento crucial para a organización eficaz das actividades loxísticas que son un dos factores críticos para a competitividade no novo marco da globalización.

Estes novos espazos portuarios deben ser xestionados con criterios de cooperación entre as dúas autoridades portuarias. Esta cooperación, ademais de contemplar os servizos propiamente portuarios, debe servir para planificar os espazos loxísticos e ata industriais, que se deben desenvolver na contorna de ambos os portos exteriores para complementar a súa oferta infraestrutural, desenvolvementos que poden estar comprendidos nos polígonos industriais próximos á autoestrada.

Nas áreas máis próximas aos portos exteriores da Coruña e Ferrol deberán planificarse, deseñar e reservar as bolsas de solo necesarias para a materia-

lización dos desenvolvementos industriais ou loxísticos vinculados a eles, co fin de poder dar resposta á demanda que se xere, polo menos nos próximos 75 anos, e de crear unha correcta transición entre as actividades portuarias, as económicas, industriais ou loxísticas e, finalmente, os usos residenciais, respectando aqueles elementos e espazos de protección que se determinen e evitando que o crecemento sen planificar poida xerar no futuro incompatibilidades de uso de difícil resolución.

Para eses efectos, os instrumentos de planificación, tanto territorial como urbanística, deberán analizar e xustificar as superficies necesarias.

No caso do porto exterior da Coruña, estes desenvolvementos poderán estar comprendidos:

- Entre o eixo delimitado pola autoestrada A Coruña-Carballo (AG-55) e o porto exterior, conectando así os solos industriais existentes do polígono de Sabón e A Grela-Bens cos previstos ou en construción das Rañas (centro tecnolóxico e loxístico), Morás, Laracha, Carballo e Coristanco.
- Nas proximidades do eixo da autovía A Coruña-Madrid (A-6) e do ferrocarril a Lugo aos polígonos de Betanzos-Coirós e Teixeiro.
- No eixo ferroviario A Coruña-Santiago e o seu enlace a Cerceda, onde se está a desenvolver unha importante actuación de solo empresarial, completando os xa existentes polígonos de Cerceda e o Centro de transportes de Ledoño.
- Na contorna da autoestrada AG-55, A Coruña-Carballo.

No caso do porto exterior de Ferrol, estes desenvolvementos poderán estar comprendidos:

- Na contorna do porto exterior de Ferrol e nas proximidades do eixo da estrada de acceso a el, a N-655, o parque loxístico de Leixa, ademais dos polígonos existentes e da prevista ampliación en Narón, Fene, Mugardos e Pontedeume.

Todo iso co fin de potenciar a actividade económica, industrial ou loxística, vinculada ás novas infraestruturas portuarias.

Finalmente, debe resaltarse o feito de que para que estas dúas importantes infraestruturas portuarias alcancen o seu pleno rendemento como verdadeiros nodos intermodais e loxísticos, é preciso que estean axeitadamente conectadas coa rede de estradas e a ferroviaria de Galicia. Soamente así poderán desempeñar o papel que están chamadas a xogar no desenvolvemento rexional.

Isto permitirá ademais, e especialmente no caso do porto interior da Coruña, liberar espazos portuarios das áreas centrais da cidade e, con iso, crear novas oportunidades de rexeneración urbana a través de proxectos de integración porto-cidade.

Pola súa banda, no caso de Ferrol, o desenvolvemento do porto exterior permitirá a reorientación das instalacións portuarias interiores cara á atención a tráfico de mercadoría xeral e transporte marítimo a curta distancia, o que esixe a mellora da súa intermodalidade.

E. O aeroporto e a conexión aeroporto-cidade

O aeroporto da Coruña (Alvedro), situado a 8 km ao sur da cidade da Coruña, cunha pista de 1.940 m de lonxitude en fase de ampliación e unha plataforma de 23.000 m² constitúe un dos elementos básicos para fortalecer as relacións exteriores da Rexión urbana Ártabra.

Actualmente a conexión da Coruña co seu aeroporto é pouco eficaz, ademais de constituír un enlace que transmite unha imaxe de escaso atractivo da cidade. En moitas cidades do mundo os corredores de conexión entre a cidade e o aeroporto son espazos de oportunidade que atraen empresas e actividades sofisticadas conectadas coa economía global. A nova conexión cidade-aeroporto, concretada a través da Terceira Rolda e a conexión coa

AP-9, oriéntase a mellorar as comunicacións do aeroporto co conxunto do ámbito metropolitano e coa Área urbana de Ferrol, o que proporcionará unha maior capacidade de atracción deste espazo e permite reforzar o dinamismo do aeroporto, e á vez mellorar a calidade urbanística dun eixo fundamental para reforzar o perfil global da Rexión urbana Ártabra.

Estas iniciativas de conectividade deben acompañarse de accións de mellora nas prestacións do transporte supramunicipal co aeroporto, de recuperación paisaxística no que constitúe unha das principais portas da Rexión urbana e da creación de áreas de actividade que aproveiten a proximidade do aeroporto e atopen nesta circunstancia un incentivo adicional para localizarse no ámbito da Rexión urbana.

F. O transporte na Rexión urbana da Coruña e Ferrol

A posta en marcha do Plan de transporte metropolitano na Rexión da Coruña e Ferrol con iniciativas como a tarxeta metropolitana constitúe un paso decisivo na articulación do espazo da Rexión urbana. As iniciativas de mellora e integración dos sistemas de transporte supramunicipal aparecen como requisitos básicos de sustentabilidade e de calidade de vida, como compoñentes necesarios de configuración da Rexión urbana e como factores fundamentais do atractivo e a competitividade do conxunto deste espazo.

A construción da liña de alta velocidade A Coruña-Ferrol suporá unha revolucionaria transformación na oferta de transporte público e para a xeración de servizos competitivos entre ambas as cidades, polo que é un dos temas centrais para a articulación da Rexión urbana. Un sistema altamente eficaz de transporte colectivo, que permitirá rápidos desprazamentos entre as dúas cidades, é unha condición necesaria para lograr os obxectivos de complementariedade e integración entre as Áreas urbanas da Coruña e a de Ferrol, que son básicos para o seu futuro. Paralelamente, a liña ferroviaria convencional debe desenvolver, ademais, un papel central na

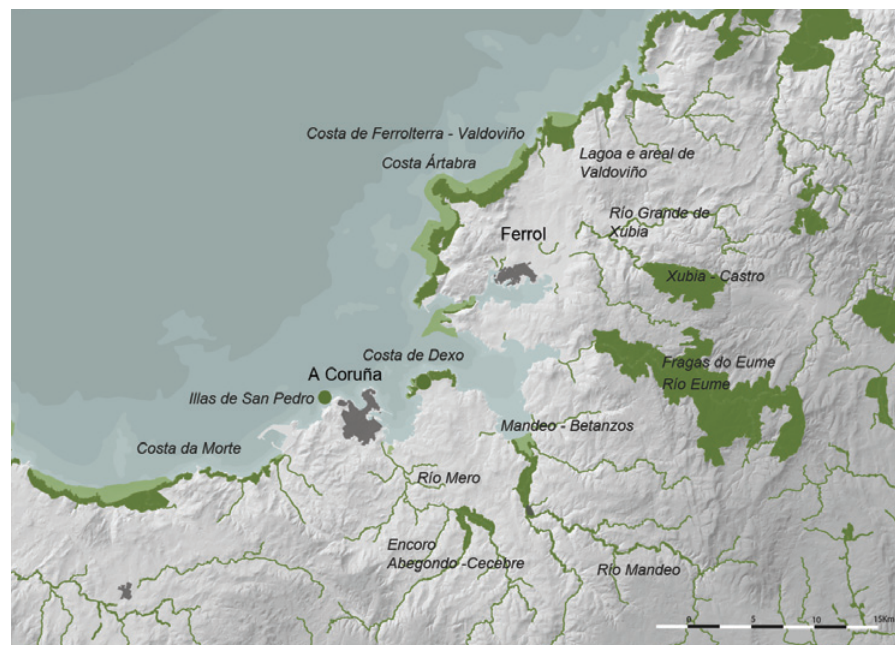
organización futura dos espazos urbanos intermedios no interior da rexión, constituíndo os puntos de acceso ao ferrocarril de proximidade elementos de referencia e áreas de nova centralidade urbana supramunicipal como alternativa á dispersión das edificacións e á urbanización difusa, de altos custos ambientais.

Na mesma liña deben orientarse as actuacións en estudo para o ferrocarril de proximidade nas dúas áreas urbanas e a implantación dun sistema de metro lixeiro na Coruña que achegue un sistema atractivo e eficiente de transporte colectivo para os espazos máis densos da Área urbana e facilite a accesibilidade sostible a elementos clave do espazo intrametropolitano.

Estes sistemas ferroviarios concibidos dende a perspectiva da rexión e da sustentabilidade deben exporse, xa que logo, con criterios de intermodalidade e de integración funcional e operativa cos restantes compoñentes do sistema de transporte colectivo.

Debe tamén estudarse a oportunidade que constitúe a construción do novo acceso ferroviario ao porto exterior de Punta Langosteira, para desenvolver a partir del unha nova liña ferroviaria cara a Arteixo e Carballo, demandada dende hai anos, que podería facilitar non só a mobilidade persoal, senón tamén o movemento de mercadorías no corredor industrial A Coruña-Arteixo-Carballo, promovendo o seu desenvolvemento.

A oportunidade de conectar os núcleos costeiros que se distribúen ao longo do amplo litoral do espazo supramunicipal mediante un sistema de transporte marítimo constitúe tamén unha das oportunidades para a organización da Rexión urbana Ártabra. Poderíase configurar así un sistema de servizos de proximidade marítimos, interconectado cos outros modos de transporte, que daría acceso ás áreas centrais e aos núcleos costeiros a través dun modo de transporte eficaz, sostible e que podería constituir un elemento de singularización en contextos conxestionados.



O sistema verde na Rexión Urbana

2.3.3. O sistema ambiental

A. Os espazos de interese ambiental

A Rexión urbana da Coruña e Ferrol presenta oportunidades pouco frecuentes para crear vantaxes competitivas apoiadas nos seus trazos ambientais e paisaxísticos. Recuperar a calidade ambiental e paisaxística da Rexión urbana Ártabra, para convertela nun dos seus factores de excelencia, debe ser un obxectivo prioritario para os próximos anos.

A fachada litoral deste territorio constitúe un elemento ambiental de gran valor e atractivo. Os Espazos naturais protexidos da Costa da Morte e Costa Ártabra, e o parque natural das Fragas do Eume son as áreas de maior diversidade biolóxica de Galicia, albergando un gran número de hábitats de interese comunitario e prioritarios, de excepcional valor e fraxilidade, como os sistemas fluviais do río Eume, as lagoas costeiras de Doniños, Frouxeira e Pantín, ou os cantís de Cabo Prior ao Monte da Vela.

É un espazo cuxa protección e valorización son fundamentais, preservando a súa gran diversidade biolóxica e restaurando aqueles elementos da súa paisaxe tradicional de excepcional relevancia, que singulariza o espazo metropolitano e lle proporcionan un dos seus sinais de identidade máis poderosos.

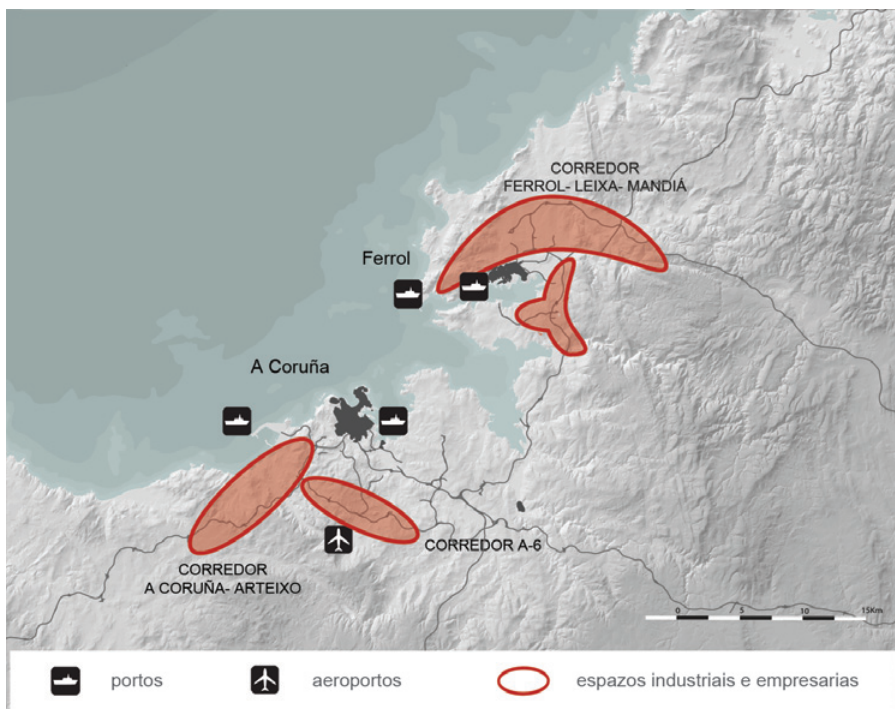
Suxírese racionalizar as infraestruturas de uso público, adecuando, rehabilitando e mellorando estas con criterios e actuacións compatibles cos obxectivos de conservación dos espazos naturais protexidos e dos compoñentes do patrimonio natural e da biodiversidade. A meirande parte das praias non urbanas e moitos miradoiros naturais sitúanse en espazos naturais protexidos, nos que se deben extremar as medidas para compatibilizar a conservación co uso público, organizando o conxunto do espazo costeiro como un gran parque atlántico supramunicipal de alta calidade ambiental, que constituiría un factor de atracción do turismo ambiental e ecolóxico, e unha oportunidade para a Rexión urbana.

Cara ao interior aparecen tamén ámbitos de enorme interese natural como o citado Parque natural das Fragas do Eume, e os espazos naturais protexidos do encoro de Cecebre, Betanzos-Mandeo, Xuvia Castro. Todos estes espazos son elementos que contribúen decisivamente á calidade e ao atractivo da oferta urbana. A adecuación de áreas de acollida, que limiten a presión indiscriminada sobre estes espazos e permitan, á súa vez, o gozo pola poboación, é unha actuación básica para asegurar a súa protección e o seu funcionamento como elementos estratéxicos da oferta territorial deste espazo.

B. Itinerarios de interese paisaxístico e ambiental e malla verde do territorio

A configuración dun sistema de vías verdes debe planificarse e executarse evitando calquera efecto negativo sobre os espazos naturais protexidos e sobre os compoñentes do patrimonio natural e da biodiversidade, recuperando antigos camiños, corredoiras e sendas, con métodos respectuosos co ámbito e que non supoñan unha mingua na súa calidade paisaxística. A rede de itinerarios de interese paisaxístico e ambiental poderase estruturar a través dos itinerarios de uso público establecidos nos espazos naturais protexidos, os paseos marítimos e fluviais acondicionados de xeito compatible coa conservación dos ecosistemas, os parques periurbanos, etc.

En consonancia con todo o anterior os Plans territoriais integrados que se desenvolvan no marco da Rexión urbana deberán formular un proxecto de sistema de espazos libres, con integración dos espazos naturais susceptibles de dar acollida a tales actividades, con indicación da funcionalidade dos seus elementos e que trate de favorecer a integración en rede de todos eles. Esta planificación deberá ser acorde cos principios de mantemento dos procesos ecolóxicos, conservación da biodiversidade e da xeodiversidade, uso ordenado dos recursos e aproveitamento sostible do patrimonio natural. Do mesmo xeito, incluíranse nestes itinerarios e sendas os conxuntos de interese etnográfico, cultural, arqueolóxico e de arquitectura popular de cara á súa conservación, rehabilitación e valorización.



Espazos para actividades innovadoras

2.3.4. Os espazos industriais da Rexión urbana

A. Os corredores de función industrial-terciaria da Coruña

A alta accesibilidade que proporciona ao suroeste coruñés a autoestrada AG-55 e o seu enlace coa A-6 fan deste ámbito un espazo con alta capacidade de acollida para a implantación de actividades económicas. Neste eixo atópanse a refinaría de petróleo e importantes plantas de aluminio e carboquímica, entre outras, máis a térmica de Sabón. Tamén se atopa neste eixo, aínda que en fa-

se de construción, o parque empresarial de Morás, chamado a ser o maior da Rexión urbana, e novos desenvolvementos tecnolóxicos nas Rañas. O polígono de Sabón, en Arteixo, acolle as instalacións centrais da principal multinacional galega. Cando se completen as conexións e estea operativo o novo porto exterior da Coruña, este ámbito ocupará unha posición privilexiada en relación coas necesidades de espazos loxísticos e industriais asociados ao porto.

Na actualidade, este eixo industrial atópase pouco estruturado alternándose parques empresariais modernos, polígonos cunha deterioración significativa, grandes implantacións industriais, instalacións e vivendas dispersas e núcleos urbanos. A proposta oríentase a dotar de coherencia este espazo, favorecendo o seu crecemento ordenado, unha boa accesibilidade e a integración de criterios de sustentabilidade mediante unha ordenación que atenda os riscos tecnolóxicos existentes e a aplicación dos principios da ecoloxía industrial, co fin de mellorar a sostibilidade e crear áreas empresariais de calidade cara á atracción dos novos asentamentos empresariais.

O eixo inicial A Coruña-Arteixo estase ampliando ata Carballo con novas actuacións públicas e privadas para a preparación de solo empresarial nos concellos adxacentes, constituíndo este conxunto unha oferta de solo vinculada directamente ao porto exterior.

Este eixo de crecemento acolle hoxe, fundamentalmente, usos industriais. Cara ao futuro debe apoiarse a súa vocación como ámbito con capacidade para relocalizar instalacións e establecementos que atopan cada vez máis dificultades para desenvolverse nas zonas centrais do espazo urbano, ou que resultan pouco compatibles coas estratexias de mellora da imaxe e da calidade de vida urbana que deben constituír factores centrais do perfil urbano da Coruña. Neste segmento inclúense equipamentos xa existentes como un campo de golf e un gran centro hípico, polo cal deben combinarse sectores de forte implantación empresarial, loxística e portuaria con outros dedicados a actividades de lecer fortemente consumidores de espazo e na súa contorna posibles áreas residenciais, as cales xunto coa fronte litoral esixen un desenvolvemento dos usos do solo especialmente orientados á

procura da compatibilidade e separación de usos dentro dun respecto rigoroso á paisaxe.

Unha situación diferente é a que presentan o eixo que segue a estrada nacional 550, entre A Coruña, Culleredo e Carral, e o novo eixo que se está a desenvolver entre Culleredo e Cerceda. No primeiro atopamos unha sucesión de polígonos industriais, grandes equipamentos como o aeroporto, superficies comerciais mesturadas con desenvolvementos lineais de urbanización dispersa de escasa calidade. Neste eixo deben articularse medidas de acabado e compactación dos núcleos urbanos, de planificación dos asentamentos intermedios e intervencións en infraestruturas encamiñadas a eliminar o tráfico da estrada do centro das áreas urbanas e residenciais xa consolidadas.

De máis recente creación é o eixo Culleredo-Cerceda, que xunto coas grandes posibilidades de oferta de solo presenta un estado de menor impacto ambiental e urbana, susceptible de corrixir para o futuro os erros cometidos nos outros desenvolvementos terciario-industriais. Téñase en conta que en Cerceda e Meirama se atopan, ademais dunha central térmica, a maior instalación galega de tratamento de residuos urbanos e un parque de industrias ambientais que pode ter un amplo percorrido para a instalación dun gran polígono verde. O novo trazado ferroviario e os proxectos para a creación de áreas residenciais na contorna do lago que cobre as antigas minas de lignito inician un novo proceso de urbanización que debe ser previamente canalizado, máxime ao tratarse dun sector de alta sensibilidade ambiental.

Nestes eixos, xunto á industria tradicional, debe potenciarse progresivamente a aparición de espazos ligados ás actividades loxísticas e terciarias, cunha crecente demanda e altamente consumidoras de solo, nun espazo cuxa densificación e diversificación funcional permite concentrar os novos desenvolvementos de forma moi eficaz ao redor dos sistemas de transporte colectivo e vías de gran capacidade, como alternativa preferible aos procesos de crecemento difuso e desarticulado, cunha mobilidade insostible baseada no vehículo particular, que se manifestan con excesiva intensidade en case toda a contorna da Coruña, dando lugar a un espazo fortemente conxestionado.



Porto Exterior da Coruña e a súa contorna industrial e empresarial. Ortofoto PNOA 2008



Espazos industrias e empresariais na Ría de Ferrol. Ortofoto PNOA 2008

Para completar a súa valorización recoméndase acometer accións de recuperación ambiental e paisaxística que melloren a calidade e o atractivo dun ámbito moi deteriorado. O obxectivo é promover a consolidación destes eixos como as principais localizacións para os espazos de actividade nos futuros crecementos do sector suroccidental da Rexión urbana.

B. O eixo industrial de Ferrol-As Pontes

Ademais dos desenvolvementos de solo para actividades económicas na contorna de Ferrol, como o parque loxístico de Leixa, o polígono do Río do Pozo, a prevista ampliación do polígono Fene-Cabanas ou o polígono de instalacións para o tratamento de residuos especiais das Somo-

zas, o outro gran corredor para a localización de actividades produtivas da Rexión urbana Ártabra propónse no corredor de comunicación Ferrol-As Pontes. Trátase dun espazo intermedio entre dous centros de gran tradición industrial. En ambos os casos, as políticas sectoriais e locais apostan pola atracción de novas empresas, que permitan construír un novo tecido produtivo cunha maior diversificación. Esta iniciativa precisa dunha oferta atractiva de localizacións cuxa dotación e características constitúa un factor de competitividade para un territorio que demanda investimentos que xeren emprego. A nova vía de altas prestacións entre Ferrol e As Pontes, e a súa continuación ata enlazar coas autovías do Cantábrico e do Noroeste, constitúen un factor de alta potencialidade neste corredor de alta accesibilidade e con posibilidade de incorporar diferentes modos de transporte que fan deste espazo un ámbito de oportunidade para desenvolver operacións de solo empresarial nunha área con gran capacidade de acollida.

Este espazo de crecemento industrial debe orientarse a realizar unha oferta tan diversa e flexible como sexa posible para acoller demandas de moi diverso tipo, dende novas implantacións de grandes industrias a pequenas instalacións orientadas a facilitar o desenvolvemento das súas iniciativas polos emprendedores locais. A conexión destes eixos viarios co porto exterior proporciona unha oportunidade para moitas actividades loxísticas e constitúe un atractivo adicional para captar investimentos foráneos. Ademais este novo espazo de actividades económicas debe desenvolver un papel estratéxico na configuración do futuro desenvolvemento urbano no eixo Ferrol-Narón, favorecido pola existencia dun ferrocarril de proximidade, permitindo operacións de renovación urbana de forma combinada coa relocalización de actividades que se atopan en contornas urbanas moi centrais. Trátase, non só de mellorar a competitividade de Ferrol como espazo de actividade, senón de lograr que a nova etapa de desenvolvemento que agora afrontamos se produza de forma ordenada, sen que se hipotequen as oportunidades de futuro mediante implantacións dispersas, de maior impacto ambiental e carentes de integración territorial.

2.3.5. Estratexias de renovación urbana e articulación territorial

A. Eixo Ferrol-Valdoviño-Cedeira. Residencia e natureza

Cara ao norte de Ferrol e ata a costa esténdese un amplo val de gran calidade paisaxística e que incorpora espectaculares espazos costeiros que culminan no espazo natural da Lagoa de Valdoviño. Este ámbito reúne igualmente as condicións idóneas para converterse nun espazo de acollida, na medida en que sexa compatible cos seus valores ambientais, que mellore as opcións residenciais de Ferrol aumentando o seu atractivo para a localización de poboación e de actividades da nova economía. A clave está en protexer e mellorar os valores ambientais deste espazo e en promover desenvolvementos asociados aos pequenos núcleos tradicionais con certa identidade, que eviten a ameaza crecente de deterioración que supón a proliferación da urbanización difusa.

Este segmento prolóngase ao longo do litoral ata a localidade de Cedeira. Este sector da costa Ártabra reúne unha serie de condicións excepcionais no que atinxe á paisaxe costeira, así como nas oportunidades para o desenvolvemento de actividades de turismo, lecer e tempo libre, igual que a segunda residencia, polo cal deberá someterse a unha ordenación que asegure unha maior sostibilidade que a procurada polos desenvolvementos lineais actuais.

B. O sistema intermedio de centralidades urbanas no ámbito da Rexión urbana

Entre A Coruña e Ferrol atópanse os núcleos de Neda, Fene, Mugar dos, Ares, Cabanas, Pontedeume, Miño, Sada, Bergondo, Oleiros ou Cambre, entre outros. Destacan os núcleos de Betanzos e Pontedeume, cun patrimonio e uns servizos propios de vilas con gran tradición como cabeceiras comarcais e que pode desempeñar un papel de referencia e de identidade no contexto da Rexión urbana. Estes núcleos de poboación contan con elementos de grande atractivo e constitúen enclaves de identidade e concentración nun espazo marcado pola urbanización difusa. Algúns deles presentan problemas habituais de morfoloxía, estrutura, mestura de usos pouco compatibles, etc. que xeran impactos negativos na imaxe urbana.

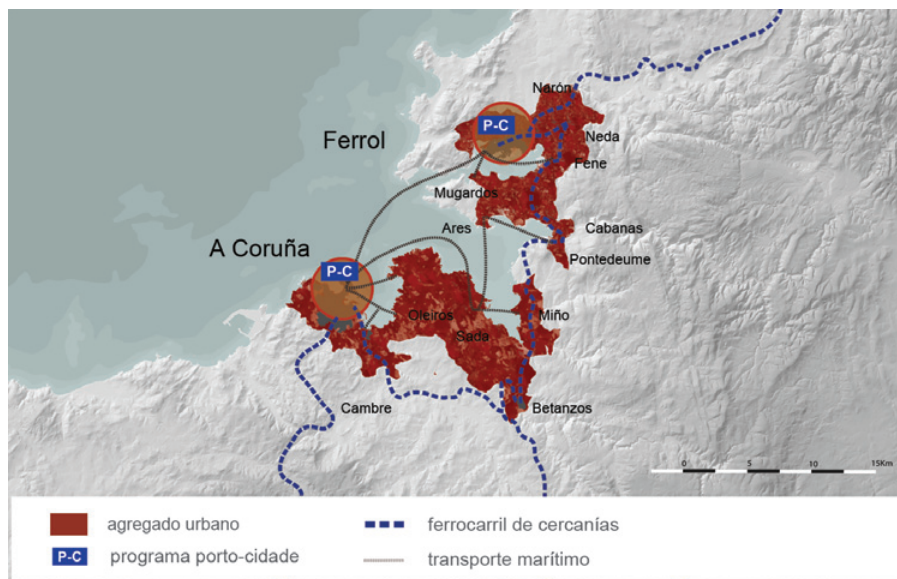
Suxírese desenvolver programas de renovación, fortalecemento dos seus sinais de identidade e mellora da súa imaxe urbana, aos que poden axudar programas de axudas públicas como as Áreas de rehabilitación integral (ARI). Este esforzo en materia de renovación debe abordarse como un proxecto emblemático e sustentable, que exerza un efecto de demostración sobre outros moitos municipios de Galicia que se atopan en situacións similares e que poden verse estimulados por este proceso e polos seus resultados.

O futuro crecemento do ámbito da Rexión urbana debe producirse sobre estes núcleos, en desenvolvementos integrados física e funcionalmente aos centros urbanos existentes que reforcen a centralidade e compactidade destes, os configuren como espazos de servizos locais, limiten os procesos de urbanización difusa e xeren unha estrutura urbana máis eficaz e sostible.

Son estes núcleos, de escala abordable e localización estratéxica, lugares atractivos para o desenvolvemento residencial nun espazo clave para lograr unha verdadeira integración do ámbito da Rexión urbana A Coruña-Ferrol. Moitos deles apóianse na estrada N-651 e na liña ferroviaria A Coruña-Ferrol. As opcións de crear novas centralidades urbanas de rango supramunicipal no interior da Rexión urbana constitúe unha estratexia importante de cara á integración deses núcleos na dinámica do espazo da Rexión urbana, e contribuír decisivamente á súa consolidación dependerá, en gran medida, da calidade do urbanismo que se faga nestes núcleos urbanos de pequeno e mediano tamaño.

C. O Agregado urbano da Rexión urbana

No espazo intermedio entre Ferrol e A Coruña, principalmente entre a estrada que une ambas as cidades e o litoral das rías, formouse un espazo residencial que responde a un Agregado urbano, de desenvolvemento espontáneo e desarticulado. Corresponde a dous treitos continuos de costa que abranguen as rías de Ferrol, de Ares e Betanzos e da Coruña: Ferrol-Pontedeume e A Coruña-Miño.



Agregado urbano

Aparece como un espazo cunha crecente presenza de edificacións dispersas e de urbanizacións residenciais de diverso tamaño, onde se deixa sentir a presión urbana, residencial e turística, de forma que, conforme os usos primarios perden importancia, esta zona asume trazos periurbanos caracterizados por un poboamento disperso e difuso, falta de estrutura e con evidentes riscos de deterioración ambiental e social.

Para ordenar este espazo situado entre A Coruña e Ferrol aproveitando a súa singularidade, un ámbito litoral cun grande atractivo ambiental e localizado no espazo intermedio entre dúas zonas urbanas con vocación dunha maior integración, preséntase a seguinte proposta. Trátase dunha iniciativa orientada a dotar dunha “estrutura branda” un espazo hoxe en día caracterizado pola desorde e a urbanización difusa, de alta pegada ambiental e falta de cohesión social. Esta proposta está profundamente interrelacionada co sistema intermedio de centralidades supramunicipais ao que se fai referencia no apartado anterior.

Este modelo podería tamén estenderse ao sector residencial periférico da Coruña ao redor do espazo natural do encoro de Cecebre, onde tamén poderían localizarse actividades económicas que buscasen a calidade ambiental para o seu contorno. Este espazo comprende parte dos concellos de Abegado, Cambre, Bergondo e Betanzos.

Como se sinalou, o obxectivo fundamental é orientar os futuros desenvolvementos cara aos núcleos municipais con maior posibilidade de xerar centralidades. No resto do territorio débense evitar novos crecementos difusos e actuar no sentido de mellorar as características paisaxísticas e funcionais dos ámbitos xa ocupados e a súa integración ambiental. Para iso propóñense tres tipos de iniciativas nestes espazos difusos, que serán concretadas polo PTI correspondente:

- Articulación dun sistema viario brando, cos criterios antes sinalados e que sexa o soporte dunha rede de peóns e bicicletas para o conxunto deste espazo, conectado co resto do sistema de itinerarios brandos supramunicipais. Estes eixos deben ser a base para as actuacións de mellora paisaxística e o tratamento visual das zonas máis deterioradas mantendo as características principais da trama parcelaria e do viario rural e outorgando prioridade á súa reutilización, para conservar a estrutura paisaxística deste espazo.
- En enclaves específicos onde existan oportunidades ligadas a unha certa densidade e á existencia ou posibilidade de conexións cos sistemas de transporte colectivo, promover unha crecente densificación, capaz de xerar puntos de centralidade que estruturen este espazo difuso e faciliten os procesos de transformación de segundas residencias en primeiras vivendas.
- Impulsar, nas vivendas existentes, unha experiencia de autoprestación dos servizos urbanos, evitando os gastos de desenvolvemento e mantemento, e a perda de eficiencia, que levan os modelos de asentamento disperso, establecéndose como un ensaio piloto que poida exportarse no futuro a outros ámbitos de dentro e fóra de Galicia afectados por problemas similares: sistemas domésticos de autoabastecemento enerxético, tratamento individualizado de residuos sólidos e líquidos, subministración e autodepuración de auga, arquitectura bioclimática, etc.



Porto de Ferrol

D. Programas porto-cidade da Coruña e Ferrol

Os portos exteriores de Ferrol e A Coruña supoñen unha oportunidade única para que o que hoxe son barreiras urbanas e elementos de distorsión da imaxe e a vida cidadá se convertan en auténticos elementos de conexión destas cidades co mar.

A fachada e a contorna litoral da Coruña e Ferrol son espazos espectacularmente atractivos e valiosos e constitúen elementos cruciais para dotar estas dúas cidades dun novo dinamismo e da capacidade de atraer novas iniciativas e actividades. O tratamento integral da fronte costeira destas dúas cidades debe abordarse como a grande operación urbana de futuro da Rexión urbana, e sempre dentro dos presupostos que se sinalen no POL.

A conexión e remate das diferentes praias, parques, sendas litorais e paseos marítimos da ría da Coruña-O Burgo constitúe unha actuación emblemática para a sostibilidade da área. O proxecto da nova fronte portuaria, denominada A Cidade do Mar, pretende crear unha nova fachada urbana de calidade e unha nova oferta de vivendas, solo para dotacións públicas e privadas e áreas de innovación e de actividades da nova economía. Constitúe unha das máis importantes iniciativas para fortalecer o perfil urbano desta capital en aspectos estratéxicos para o seu futuro, como as actividades culturais e

de lecer, o turismo urbano e os servizos avanzados propios dun centro de negocios de maior nivel.

No caso de Ferrol, a recuperación do contacto da cidade co mar é unha necesidade urxente nun ámbito urbano que creceu ao amparo das actividades relacionadas co mar pero cunha relación difícil coa costa, debido á sucesión de instalacións industriais, portuarias e militares que se localizan entre o centro urbano e o mar. As novas instalacións portuarias, e tamén o profundo cambio das condicións en que se desenvolven os estaleiros e as instalacións da Armada, deben aproveitarse como unha oportunidade para orientar a cidade cara a unha nova etapa. A calidade e singularidade de moitos destes espazos marítimos, segregados historicamente da cidade, constitúen un activo moi importante para que Ferrol asuma novas funcións e se converta nun ámbito urbano moito máis atractivo e dinámico, incorporando novas funcións terciarias, actividades innovadoras, equipamentos de maior nivel reforzando o seu perfil como cidade atractiva para vivir e traballar. Esta actuación achegaría unha nova fachada urbana como cidade marítima e unha fronte emblemática necesaria para proxectar unha nova imaxe da cidade de cara á atracción de novas actividades.

Existe unha interesante oportunidade para transformar os espazos singulares do Arsenal de Ferrol nun importante centro de innovación desenvol-



Castelo de San Filipe na ría de Ferrol



Castelo da Palma. Ría de Ferrol

vendo espazos para a innovación tecnolóxica e para funcións terciarias avanzadas da Rexión urbana Ártabra nun espazo de gran calidade arquitectónica e paisaxística.

Sen dúbida, definir o futuro contacto de Ferrol co mar é, como na Coruña, o proxecto máis ambicioso da cidade para as próximas décadas, unha iniciativa fundamental para o éxito do conxunto e un dos proxectos máis atractivos e estimulantes do territorio galego. As dúas actuacións reúnen moitas das condicións clave que demandan os espazos para a nova economía e para poder dispoñer do suficiente potencial deben expoñerse como un proxecto conxunto das dúas cidades dentro dunha estratexia de mercadotecnia urbana, necesario para o novo posicionamento da Rexión urbana.

E. Os castelos da ría de Ferrol

As espectaculares fortificacións dos castelos da Palma e San Filipe, situados á entrada da ría de Ferrol, constitúen elementos de enorme atractivo polo seu carácter e a súa localización. A perda das súas funcións militares conduciu ao abandono dunhas edificacións que ofrecen un colector excepcional para acoller usos e dotacións de alto nivel que serían claves para incorporar á oferta urbana ferrolá actividades terciarias máis complexas e sofisticadas. A súa posible utilización como grandes centros de congresos e actividades culturais, ou como espazos ao redor dos cales desenvolver unha ampla oferta turística relacionada co mar, son algunhas das posibilidades para realizar nun dos activos máis interesantes para dinamizar o perfil urbano da cidade e que constitúen fitos urbanos relevantes.