

## 2.3. A CORUÑA Y FERROL. LA REGIÓN URBANA ÁRTABRA

### 2.3.1. Vocación supramunicipal

#### A. La importancia de la Región urbana Ártabra

Las Áreas urbanas de A Coruña y Ferrol, junto con las ciudades intermedias y sus respectivas áreas de influencia directa, acogen un colectivo demográfico que se acerca mucho a las 600.000 personas. Por tierra, la distancia entre estas dos ciudades es de 52 kilómetros mientras que por mar los dos puertos apenas están separados por 20 kilómetros. El nuevo trazado del ferrocarril permitirá acortar significativamente los tiempos de viaje favoreciendo la integración funcional de todo el conjunto.

Las dinámicas de transformación de A Coruña y Ferrol, y la existencia de una densa red de núcleos intermedios entre ambas ciudades plantea la necesidad de organizar este territorio que funcionalmente conforma una clara Región urbana. Es una estrategia orientada a reforzar la integración urbana y funcional entre A Coruña y Ferrol y crear infraestructuras y servicios de transporte comunes, grandes equipamientos, procesos de creación de suelo para actividades económicas, etc., que articulen y doten de mayor eficiencia el desarrollo de este ámbito permitiendo consolidar una amplia estructura territorial urbana en el norte de Galicia, bajo la denominación de “Región urbana Ártabra”, la cual al mismo tiempo podrá posicionarse como nodo de competitividad y vértice de conexión entre el eje Atlántico y Cantábrico, pudiendo llegar a ser un nodo metropolitano en el extremo del arco atlántico europeo.

Con esta propuesta, se pretende añadir un esquema de cohesión territorial y de integración funcional para este espacio complejo. Se trata de una iniciativa importante para cada una de las ciudades y las poblaciones que componen este territorio. La Región urbana Ártabra será uno de los espacios más competitivos y atractivos de Galicia, con unos mercados de trabajo y de

vivienda más amplios, con una actividad económica muy diversificada, una red de equipamientos metropolitanos fuertemente desarrollada, una red de espacios naturales diversos y con una costa irrepetible.

En síntesis, la Región urbana Ártabra se considera importante para Galicia por las siguientes razones:

- Su tamaño demográfico es necesario para dotar de cierta masa crítica el sistema urbano gallego, otorgándole una dimensión suficiente como para ocupar un papel relevante entre los espacios urbanos europeos.
- Constituye un espacio supramunicipal de fuerte concentración urbana capaz de actuar como centro de conexión entre los sistemas urbanos del Atlántico y del Cantábrico.
- Está desarrollándose uno de los sistemas portuarios más importantes de la fachada atlántica europea.
- Desde el punto de vista económico, el conjunto Ártabro constituye uno de los más importantes conglomerados industriales de España, particularmente en la industria de la energía, la construcción y reparación naval, la confección y la metalurgia.
- Asimismo, la importancia alcanzada por los grupos empresariales y, a su lado, el desarrollo del terciario económico y de las grandes instalaciones comerciales proporciona al conjunto un papel relevante en los flujos interurbanos del Noroeste de España.

#### B. Los perfiles urbanos de A Coruña y Ferrol

A pesar de su proximidad, el carácter y la evolución de ambas ciudades han sido muy distintas, lo cual aporta un principio de complementariedad que propicia la integración funcional y económica del conjunto.





Imágenes correspondientes a la ciudad de A Coruña. Vuelo aéreo de 1956-1957 y ortofoto PNOA 2008, respectivamente







A Coruña

## 1. A Coruña

A Coruña ha sido, históricamente, ciudad portuaria, militar y comercial de relevancia. Hoy en día es el principal nodo terciario de la Comunidad, especialmente en servicios avanzados (financieros, empresariales, culturales, etc.). Además acoge una actividad industrial con una notable diversificación (textil, petróleo, aluminio, alimentación y bebidas, química, electricidad, telecomunicaciones y empresas de nuevas tecnologías) y también el equipamiento comercial proporciona la oferta más importante de Galicia.

En las últimas décadas, se han llevado a cabo importantes actuaciones de renovación urbana que buscaban mejorar la calidad de vida y proyectar una imagen atractiva de la ciudad, principalmente la recuperación del frente marítimo y la innovadora red museística, que, junto con la reciente declaración de la Torre de Hércules como Patrimonio de la Humanidad, constituyen soportes estratégicos para la dinamización del sector asociado al turismo urbano.

Como rasgos significativos del perfil de A Coruña destacan las dotaciones en instalaciones culturales y de multiusos: Coliseo, Pazo de Congresos, Pazo de la Ópera, recinto ferial, museos... Las playas urbanas o los elementos patrimoniales que alberga la ciudad, inmersos en un intenso proceso de rehabilitación, con la Torre de Hércules como elemento emblemático declarado Patrimonio de la Humanidad, configuran su atractivo urbano. El equipamiento comercial y los equipamientos para el deporte y el ocio de A Coruña son de los

más sólidos entre las diferentes ciudades de Galicia e incluso de las ciudades medias españolas. Educación, con una universidad que posee un importante potencial formativo e investigador y que está creando un parque científico-tecnológico para la potenciación de I+D; un alto nivel en el campo de la medicina, con especialidades y centros de referencia nacional; diseño y creación artística; consultoría; servicios financieros; hoteles; restaurantes; ocio y servicios sociales; y, en general, calidad y especialización de los servicios profesionales son aspectos en los que A Coruña ha alcanzado un notable éxito. El interés de las zonas centrales de la ciudad y el enorme potencial de la fachada marítima, con sus paseos y playas urbanas, contrastan con el carácter de algunos desarrollos periféricos de escasa calidad. El crecimiento metropolitano desde hace más de 20 años se concentra en los ayuntamientos del entorno, mientras la ciudad central apenas gana población y se ve progresivamente colmada, sin que existan estrategias conjuntas para abordar el desarrollo integrado de este complejo ámbito supramunicipal.

Por ello, las DOT contemplan la posibilidad de la agrupación voluntaria de los ayuntamientos de esa periferia inmediata a la ciudad herculina en un área urbana para la planificación y gestión conjunta de los servicios públicos municipales, del transporte colectivo, de las necesidades de vivienda, de la integración de los sistemas de recogida de basura y saneamiento, etc. La delimitación exacta del ámbito de esta área urbana funcional será fijada en un Plan territorial integrado (PTI), en el que los municipios podrán contribuir con sus voluntades tanto de integración como de planificación de integrarse en ella.





Imágenes correspondientes a la ciudad de Ferrol. Vuelo aéreo de 1956-1957 y ortofoto PNOA 2008, respectivamente







Ferrol

## 2. Ferrol

Ferrol, por su parte, es una ciudad que presenta un perfil claramente industrial. Surgida como ciudad militar de la Ilustración, el desarrollo de los grandes astilleros fue el motor de su crecimiento industrial. El declive del sector naval significó, como en tantos otros espacios de antigua industrialización, una importante crisis que se reflejó tanto en la economía como en la demografía de la ciudad. En los últimos años, comienzan a aparecer indicadores de un cambio de tendencia. Así, los datos de crecimiento vegetativo de la población comenzaron a ser positivos tras muchos años de presentar valores negativos. Se detectan procesos de fuerte crecimiento en algunos de los núcleos de su entorno. Por ello, también aquí puede tomar carta de naturaleza jurídica la planificación conjunta a través de una agrupación voluntaria, que deberá ser concretada en la confección de su correspondiente PTI.

Las nuevas orientaciones de la actividad naval, fuertemente intensivas en conocimiento y alta tecnología, configuran este espacio como uno de los ámbitos con mayor potencial de innovación de Galicia. En la actualidad, desempeña un fuerte liderazgo en la construcción naval militar, así como un elevado potencial como gran centro de reparaciones navales. Por otro lado, es preciso destacar las nuevas actividades industriales implantadas, que proporcionan, junto con centros de I+D, una base económica destacada. Recientemente, ha tenido también un importante crecimiento y diversificación la base industrial anterior, con nuevas empresas del textil, metalurgia, energía eólica, biocombustible y la planta regasificadora. La mejora de las comunicaciones, tras la conexión con el resto del eje Atlántico por la AP-9, y con las autovías del Noroeste y del Cantábrico, mediante la construcción de la autovía Ferrol-Vilalba, y la entrada en servicio de las instalaciones del nuevo puerto exterior definen un nuevo escenario con mayores potencialidades. El proyecto de nueva conexión ferroviaria con A Coruña y con el eje Atlántico de alta velocidad, así como la mejora de la accesibilidad al aeropuerto son, asimismo, proyectos de gran interés. Aparecen, así, crecientes oportunidades para el desarrollo funcional de Ferrol como centro urbano de referencia para amplias zonas del norte de Galicia sobre las que puede desplegar una influencia acorde con su dimensión demográfica y urbana. La magnífica ría y el puerto, el valiosísimo patrimonio de las fortalezas, el Arsenal, el barrio de la Madalena y Ferrol Vello son elementos valiosos y con enorme capacidad para facilitar la transformación positiva de la ciudad en los próximos años.

Entre las dos Áreas urbanas de A Coruña y Ferrol se sitúa un espacio económico y funcional que gravita indistintamente hacia las dos ciudades. Es el que forma la comarca de O Eume, de gran atractivo y potencial turístico y residencial, donde la ciudad de Pontedeume establece la conexión de los desarrollos urbanos litorales que parten de las dos grandes ciudades. En el interior, el importante núcleo industrial de As Pontes, con una fuerte implantación de la industria energética y, más recientemente, con actividad de alta tecnología en campos como las telecomunicaciones y las artes gráficas, forma un destacado eje industrial encaminado al nuevo puerto exterior.

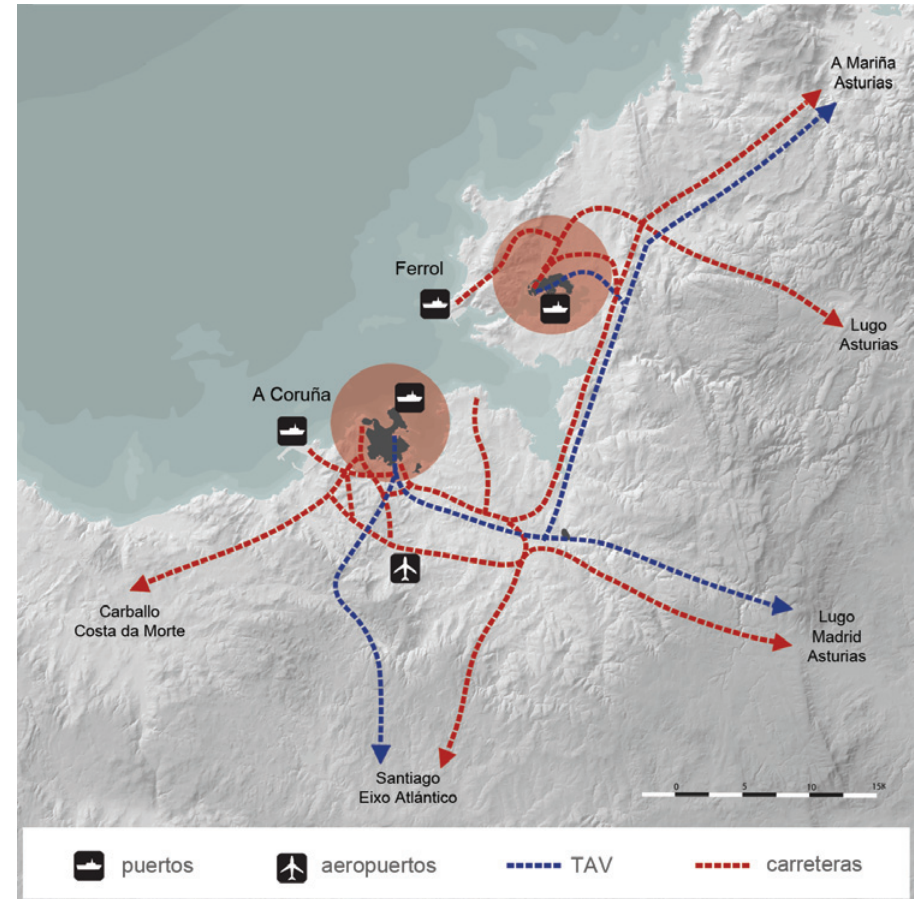
### C. Complementariedades de dos áreas urbanas

A Coruña y Ferrol presentan hoy problemas y oportunidades distintos. En ambos casos, su principal desafío es aumentar su rango urbano mediante el aprovechamiento de las sinergias existentes, así como la variedad y calidad de sus ofertas ciudadanas. Ello permitirá optimizar las economías de aglomeración y potenciar sus fortalezas locales y dotarlas de una mayor proyección tanto dentro como fuera de Galicia.

A Coruña es una de las capitales más sólidas para liderar un proceso de desarrollo económico en Galicia. Ferrol es uno de los más antiguos e importantes centros industriales de Galicia y se encuentra en un momento clave de transformación de su perfil económico y urbano. Ambas conformarán en los próximos años un sistema portuario de grandes dimensiones que requiere para su mayor rentabilidad una estructuración conjunta, que puede ser la base definitiva para la articulación de la Región urbana Ártabra.

La especial configuración de la costa, junto a la cual se concentran la mayor parte de los nuevos desarrollos, constituye uno de los grandes atractivos de este espacio, pero también es uno de los activos más amenazados si continúa un crecimiento no siempre respetuoso con la calidad del paisaje, del medio ambiente y del excepcional patrimonio cultural de la zona (centros históricos y de arquitectura popular, monasterios, castillos, iglesias, puentes, pazos, etc.).

La complementariedad funcional, la continuidad residencial, la necesidad de coordinar el sistema portuario y otros factores constituyen en este caso una importante estructura espacial y funcional sobre la que proyectar la Región urbana.



Conexiones exteriores

### 2.3.2. Las infraestructuras de la Región urbana y de conexión exterior

#### A. Las conexiones por carretera

Las oportunidades que se derivan de una creciente integración metropolitana y la necesidad de intensificar las relaciones con su entorno requieren de conexiones sólidas y de altas prestaciones que completen la funcionalidad que proporciona la Autovía A-6 como gran eje de comunicación con la Meseta y la AP-9. En este sentido, hacia el norte, la autovía del Cantábrico y las conexiones previstas entre Ferrol y San Cibrao, que comunicarán Ferrol con la ría de Ortigueira y A Mariña lucense, constituyen la oportunidad para el desarrollo económico del norte de Galicia y para el posicionamiento de Ferrol como centro urbano articulador de un espacio con un gran potencial de futuro. En el mismo sentido, hay que contemplar la conexión Ferrol-Vilalba ya terminada. Mientras que hacia el sur, tras haberse completado la autopista AP-9, de la que se tiene que mejorar la operatividad y la conectividad, se requieren las variantes previstas a lo largo de la N-550 alrededor de las principales áreas urbanas para mejorar la funcionalidad de estas relaciones a lo largo del eje Atlántico.

Especial importancia tendrán las intervenciones que se desarrollen en el propio espacio metropolitano de A Coruña para mejorar su articulación interior y reducir los problemas de congestión que aparecen alrededor de los principales centros urbanos. Y así, hay que destacar la prevista ampliación de carriles en los accesos a A Coruña de la AP-9, los accesos a los nuevos puertos exteriores y la nueva circunvalación que en el Área urbana de A Coruña se plantea mediante la Vía Ártabra y la Tercera Ronda. Igualmente, una posible prolongación de la Vía Ártabra entre la AP-9 y la A-6 será valorada en el estudio de movilidad que hay que realizar en el Área urbana de A Coruña.

Asimismo, también hay que destacar, por su significado en clave de reequilibrio territorial, la construcción de una vía de altas prestaciones hacia la Costa da Morte que dé continuidad al eje A Coruña-Carballo hasta Cee y que abra nuevas oportunidades a los territorios de la Costa da Morte. Este eje estará conformado por la autovía Carballo-Berdoias y la VAP Berdoias-Cee, acabando con las variantes de Cee y Corcubión y el acceso al puerto de Brens en Cee.

#### B. Las vías de movilidad sostenible

Se sugiere transformar la sección y la funcionalidad de los tramos de la N-VI y la N-651 y de las autonómicas AC-862 (tramo Ferrol-Xuvia) y AC-115 para convertirlos en vías interurbanas con diferentes funciones: vía urbana, transporte colectivo, carril para bicicletas, aumento de la permeabilidad transversal, soporte de actividades urbanas de densidad intermedia, etc. Esta iniciativa debe concebirse en el marco de una estrategia más amplia de desarrollo de plataformas de transporte colectivo para la penetración en los centros urbanos de autobuses y metro ligero, viables cuando exista la alternativa que dé la continuidad al eje de la nacional.

#### C. Alta velocidad ferroviaria

La integración efectiva de la Región urbana Ártabra en la consolidación de un potente corredor urbano a lo largo de la fachada atlántica depende, ante todo, de la disponibilidad de sistemas de comunicación de alto nivel, que permitan un funcionamiento integrado y complementario de las ciudades situadas en el eje Atlántico. Es fundamental, por una parte, completar la infraestructura ferroviaria de altas prestaciones que discurra desde A Coruña y Ferrol hasta Oporto como elemento estratégico para la articulación interna del sistema gallego de ciudades y del conjunto de la Euroregión y, por otra parte, disponer de una infraestructura de alta velocidad que permita una conexión eficaz con los ámbitos centrales de la Meseta y con el norte peninsular.

Además, estas infraestructuras deben solaparse con otros servicios de calidad. Para ello resulta conveniente disponer de servicios ferroviarios de cercanías, mejorar las prestaciones de la línea FEVE y dotar de carácter intermodal y de elevada accesibilidad las futuras estaciones de alta velocidad, que les permita convertirse en nodos de intercambio entre las conexiones exteriores y las metropolitanas. Asimismo, la reutilización del antiguo trazado ferroviario como tren de cercanía entre A Coruña y Betanzos y su prolongación hasta Ferrol constituiría el elemento fundamental para consolidar y articular la Región urbana y para distribuir el crecimiento a lo largo de los nodos ferroviarios locales, buscando un mayor equilibrio territorial y la creación de núcleos compactos de densidad media, de acuerdo con los principios que sustentan estas Directrices.

#### D. Puertos exteriores de Ferrol y A Coruña

La entrada en funcionamiento del nuevo puerto exterior de Ferrol en la bahía de Caneliñas, y las instalaciones en construcción para el nuevo puerto exterior de A Coruña en Punta Lagosteira, aparecen como actuaciones estratégicas para la reconfiguración del espacio supramunicipal de la Región urbana y la creación de nuevas oportunidades para las ciudades de A Coruña y Ferrol, facilitando su evolución hacia perfiles urbanos más competitivos, dinámicos e innovadores.

La clave para el éxito de estas operaciones, en términos urbanos y territoriales, está en su concepción como infraestructuras globales para el conjunto de la Región urbana. Disponer de un sistema de grandes puertos competitivos, bien conectados con las redes de altas prestaciones viarias y ferroviarias, más seguros y con mayores posibilidades de captar nuevos tráficos es relevante para un espacio de clara vocación marítima, en un contexto de creciente competitividad entre los puertos europeos.

Se trata, además, de unas infraestructuras estratégicas para el atractivo del espacio metropolitano como ámbito de ubicación empresarial, pues disponer de un eficaz sistema portuario, con una amplia oferta de servicios, relaciones y posibilidades de acoger buques de distinto tipo es un elemento crucial para la organización eficaz de las actividades logísticas que son uno de los factores críticos para la competitividad en el nuevo marco de la globalización.

Estos nuevos espacios portuarios deben ser gestionados con criterios de cooperación entre las dos autoridades portuarias. Esta cooperación, además de contemplar los servicios propiamente portuarios, debe servir para planificar los espacios logísticos y hasta industriales, que se deben desarrollar en el entorno de ambos puertos exteriores para complementar su oferta infraestructural, desarrollos que pueden estar comprendidos en los polígonos industriales próximos a la autopista.

En las áreas más próximas a los puertos exteriores de A Coruña y Ferrol debieran planificarse, diseñar y reservar las bolsas de suelo necesarias

para la materialización de los desarrollos industriales o logísticos vinculados a ellos, con el fin de poder dar respuesta a la demanda que se genere, por lo menos en los próximos 75 años, y de crear una correcta transición entre las actividades portuarias, las económicas, industriales o logísticas y, finalmente, los usos residenciales, respetando aquellos elementos y espacios de protección que se determinen y evitando que el crecimiento sin planificar pueda generar en el futuro incompatibilidades de uso de difícil resolución.

A tal efecto, los instrumentos de planificación, tanto territorial como urbanística, deberán analizar y justificar las superficies necesarias.

En el caso del puerto exterior de A Coruña, estos desarrollos podrán estar comprendidos:

- Entre el eje delimitado por la autopista A Coruña-Carballo (AG-55) y el puerto exterior, conectando así los suelos industriales existentes del polígono de Sabón y A Grela-Bens con los previstos o en construcción de As Rañas (centro tecnológico y logístico), Morás, Laracha, Carballo y Coristanco.
- En las proximidades del eje de la autovía A Coruña-Madrid (A-6) y del ferrocarril a Lugo a los polígonos de Betanzos-Coirós y Teixeiro.
- En el eje ferroviario A Coruña-Santiago y su enlace la Cerceda, donde se está desarrollando una importante actuación de suelo empresarial, completando los ya existentes polígonos de Cerceda y el centro de transportes de Ledoño.
- En el entorno de la autopista AG-55, A Coruña-Carballo.

En el caso del puerto exterior de Ferrol, estos desarrollos podrán estar comprendidos:

- En el entorno del puerto exterior de Ferrol y en las proximidades del eje de la carretera de acceso a él, la N-655, el parque logístico de Leixa, además de los polígonos existentes y de la prevista ampliación en Narón, Fene, Mugardos y Pontedeume.



Todo ello con el fin de potenciar la actividad económica, industrial o logística, vinculada a las nuevas infraestructuras portuarias.

Finalmente, debe resaltarse el hecho de que para que estas dos importantes infraestructuras portuarias alcancen su pleno rendimiento como verdaderos nodos intermodales y logísticos, es preciso que estén adecuadamente conectadas con la red de carreteras y la ferroviaria de Galicia. Solamente así podrán desempeñar el papel que están llamadas a tener en el desarrollo regional.

Ello permitirá además, y especialmente en el caso del puerto interior de A Coruña, liberar espacios portuarios de las áreas centrales de la ciudad y, con eso, crear nuevas oportunidades de regeneración urbana a través de proyectos de integración puerto-ciudad.

Por su parte, en el caso de Ferrol, el desarrollo del puerto exterior permitirá la reorientación de las instalaciones portuarias interiores hacia la atención a tráficos de mercancía general y transporte marítimo a corta distancia, lo que exige la mejora de su intermodalidad.

#### E. El aeropuerto y la conexión aeropuerto-ciudad

El aeropuerto de A Coruña (Alvedro), situado a 8 kilómetros al sur de la ciudad de A Coruña, con una pista de 1.940 metros de longitud en fase de ampliación y una plataforma de 23.000 metros cuadrados, constituye uno de los elementos básicos para fortalecer las relaciones exteriores de la Región urbana Ártabra.

Actualmente la conexión de A Coruña con su aeropuerto es poco eficaz, además de constituir un enlace que transmite una imagen de escaso atractivo de la ciudad. En muchas ciudades del mundo, los corredores de conexión entre la ciudad y el aeropuerto son espacios de oportunidad que atraen empresas y actividades sofisticadas conectadas con la economía global. La nueva conexión ciudad-aeropuerto, concretada a través de la Tercera Ron-

da y la conexión con la AP-9, se orienta a mejorar las comunicaciones del aeropuerto con el conjunto del ámbito metropolitano y con el Área urbana de Ferrol, lo que proporcionará una mayor capacidad de atracción de este espacio y permite reforzar el dinamismo del aeropuerto, y a la vez mejorar la calidad urbanística de un eje fundamental para reforzar el perfil global de la Región urbana Ártabra.

Estas iniciativas de conectividad deben acompañarse de acciones de mejora en las prestaciones del transporte supramunicipal con el aeropuerto, de recuperación paisajística en lo que constituye una de las principales puertas de la Región urbana y de la creación de áreas de actividad que aprovechen la proximidad del aeropuerto y encuentren en esta circunstancia un incentivo adicional para ubicarse en el ámbito de la Región urbana.

#### F. El transporte en la Región urbana de A Coruña y Ferrol

La puesta en marcha del Plan de transporte metropolitano en la Región de A Coruña y Ferrol con iniciativas como la tarjeta metropolitana constituye un paso decisivo en la articulación del espacio de la Región urbana. Las iniciativas de mejora e integración de los sistemas de transporte supramunicipal aparecen como requisitos básicos de sustentabilidad y de calidad de vida, como componentes necesarios de configuración de la Región urbana y como factores fundamentales del atractivo y la competitividad del conjunto de este espacio.

La construcción de la línea de alta velocidad A Coruña-Ferrol supondrá una revolucionaria transformación en la oferta de transporte público y para la generación de servicios competitivos entre ambas ciudades, por lo que es uno de los temas centrales para la articulación de la Región urbana. Un sistema altamente eficaz de transporte colectivo, que permitirá rápidos desplazamientos entre las dos ciudades, es una condición necesaria para lograr los objetivos de complementariedad e integración entre las Áreas urbanas de A Coruña y la de Ferrol, que son básicos para su futuro. Paralelamente, la línea ferroviaria convencional debe desarrollar, además, un papel central en la organización futura de los espacios urbanos intermedios en el interior

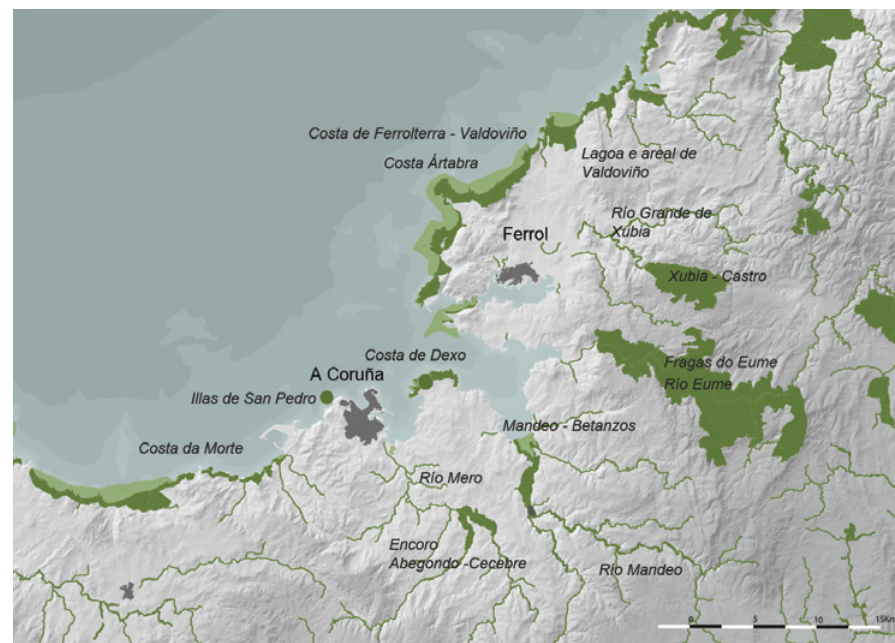
de la región, constituyendo los puntos de acceso al ferrocarril de cercanías elementos de referencia y áreas de nueva centralidad urbana supramunicipal como alternativa a la dispersión de las edificaciones y a la urbanización difusa, de altos costes ambientales.

En la misma línea, deben orientarse las actuaciones en estudio para el ferrocarril de cercanías en las dos áreas urbanas y la implantación de un sistema de metro ligero en A Coruña que aporte un sistema atractivo y eficiente de transporte colectivo para los espacios más densos del Área urbana y facilite la accesibilidad sostenible a elementos clave del espacio intrametropolitano.

Estos sistemas ferroviarios concebidos desde la perspectiva de la región y de la sustentabilidad deben plantearse, por lo tanto, con criterios de intermodalidad y de integración funcional y operativa con los restantes componentes del sistema de transporte colectivo.

Debe también estudiarse la oportunidad que constituye la construcción del nuevo acceso ferroviario al puerto exterior de Punta Lagosteira, para desarrollar a partir de él una nueva línea ferroviaria hacia Arteixo y Carballo, demandada desde hace años, que podría facilitar no sólo la movilidad personal, sino también el movimiento de mercancías en el corredor industrial A Coruña-Arteixo-Carballo, promoviendo su desarrollo.

La oportunidad de conectar los núcleos costeros que se distribuyen a lo largo del amplio litoral del espacio supramunicipal mediante un sistema de transporte marítimo constituye también una de las oportunidades para a organización de la Región urbana Ártabra. Se podría configurar así un sistema de servicios de cercanía marítimos, interconectado con los otros modos de transporte, que daría acceso a las áreas centrales y a los núcleos costeros a través de un modo de transporte eficaz, sostenible y que podría constituir un elemento de singularización en contextos congestionados.



El sistema verde en la Región urbana

### 2.3.3. El sistema ambiental

#### A. Los espacios de interés ambiental

La Región urbana de A Coruña y Ferrol presenta oportunidades poco frecuentes para crear ventajas competitivas apoyadas en sus rasgos ambientales y paisajísticos. Recuperar la calidad ambiental y paisajística de la Región urbana Ártabra, para convertirla en uno de sus factores de excelencia, debe ser un objetivo prioritario para los próximos años.



La fachada litoral de este territorio constituye un elemento ambiental de gran valor y atractivo. Los Espacios naturales protegidos de la Costa da Morte y Costa Ártabra, y el parque natural de las Fragas do Eume son las áreas de mayor diversidad biológica de Galicia, albergando un gran número de hábitats de interés comunitario y prioritarios, de excepcional valor y fragilidad, como los sistemas fluviales del río Eume, las lagunas costeras de Doniños, Frouxeira y Pantín, o los acantilados de Cabo Prior al Monte da Vela.

Es un espacio cuya protección y valorización son fundamentales, preservando su gran diversidad biológica y restaurando aquellos elementos de su paisaje tradicional de excepcional relevancia, que singulariza el espacio metropolitano y le proporcionan una de sus señas de identidad más poderosas.

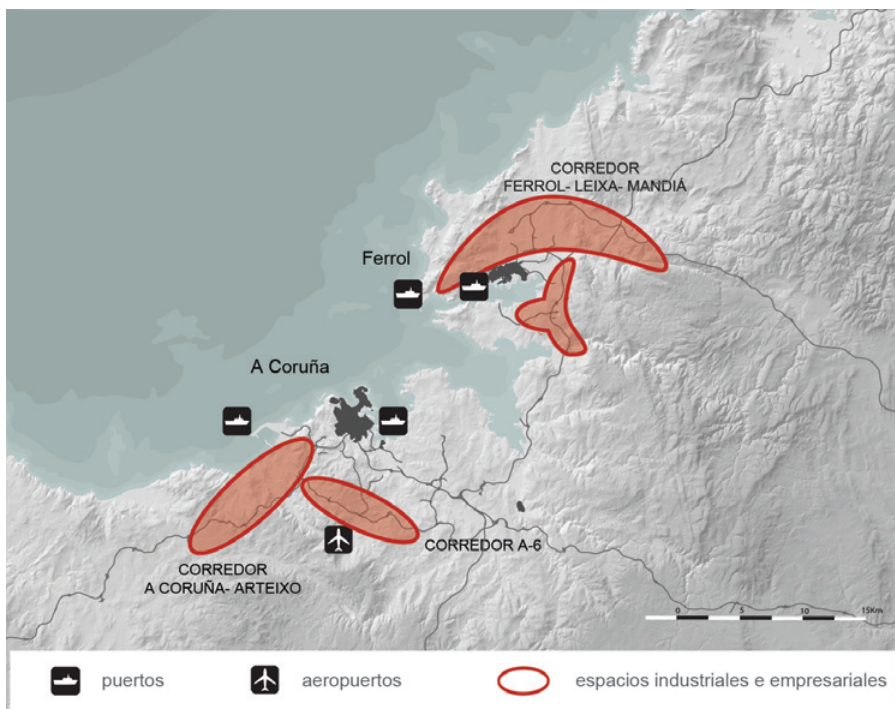
Se sugiere racionalizar las infraestructuras de uso público, adecuando, rehabilitando y mejorando éstas con criterios y actuaciones compatibles con los objetivos de conservación de los espacios naturales protegidos y de los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad. La mayor parte de las playas no urbanas y muchos miradores naturales se sitúan en espacios naturales protegidos, en los que se deben extremar las medidas para compatibilizar la conservación con el uso público, organizando el conjunto del espacio costero como un gran parque atlántico supramunicipal de alta calidad ambiental, que constituiría un factor de atracción del turismo ambiental y ecológico, y una oportunidad para la Región urbana.

Hacia el interior aparecen también ámbitos de enorme interés natural como el citado Parque natural de las Fragas do Eume y los espacios naturales protegidos del embalse de Cecebre, Betanzos-Mandeo, Xuvia Castro. Todos estos espacios son elementos que contribuyen decisivamente a la calidad y al atractivo de la oferta urbana. La adecuación de áreas de acogida, que limiten la presión indiscriminada sobre estos espacios y permitan, a su vez, el disfrute por la población, es una actuación básica para asegurar su protección y su funcionamiento como elementos estratégicos de la oferta territorial de este espacio.

## B. Itinerarios de interés paisajístico y ambiental y malla verde del territorio

La configuración de un sistema de vías verdes debe planificarse y ejecutarse evitando cualquier efecto negativo sobre los espacios naturales protegidos y sobre los componentes del patrimonio natural y de la biodiversidad, recuperando antiguos caminos, *corredoiras* y sendas, con métodos respetuosos con el ámbito y que no supongan una mengua en su calidad paisajística. La red de itinerarios de interés paisajístico y ambiental se podrá estructurar a través de los itinerarios de uso público establecidos en los espacios naturales protegidos, los paseos marítimos y fluviales acondicionados de modo compatible con la conservación de los ecosistemas, los parques periurbanos, etc.

En consonancia con todo lo anterior, los Planes territoriales integrados que se desarrollen en el marco de la Región urbana deberán plantear un proyecto de sistema de espacios libres, con integración de los espacios naturales susceptibles de dar acogida a tales actividades, con indicación de la funcionalidad de sus elementos y que trate de favorecer la integración en red de todos ellos. Esta planificación deberá ser acorde con los principios de mantenimiento de los procesos ecológicos, conservación de la biodiversidad y de la geodiversidad, uso ordenado de los recursos y aprovechamiento sostenible del patrimonio natural. Del mismo modo, se incluirán en estos itinerarios y sendas los conjuntos de interés etnográfico, cultural, arqueológico y de arquitectura popular de hacia su conservación, rehabilitación y valorización.



Espacios para actividades innovadoras

### 2.3.4. Los espacios industriales de la Región urbana

#### A. Los corredores de función industrial-terciaria de A Coruña

La alta accesibilidad que proporciona al suroeste coruñés la autopista AG-55 y su enlace con la A-6 hacen de este ámbito un espacio con alta capacidad de acogida para la implantación de actividades económicas. En este eje se encuentran la refinería de petróleo e importantes plantas de aluminio y carboquímica, entre otras, y la térmica de Sabón. También se encuentra en

este eje, aunque en fase de construcción, el parque empresarial de Morás, llamado a ser el mayor de la Región urbana, y nuevos desarrollos tecnológicos en As Rañas. El polígono de Sabón, en Arteixo, acoge las instalaciones centrales de la principal multinacional gallega. Cuando se completen las conexiones y estos operativos con el nuevo puerto exterior de A Coruña, este ámbito ocupará una posición privilegiada en relación con las necesidades de espacios logísticos e industriales asociados al puerto.

En la actualidad, este eje industrial se encuentra poco estructurado alternándose parques empresariales modernos, polígonos con un deterioro significativo, grandes implantaciones industriales, instalaciones y viviendas dispersas y núcleos urbanos. La propuesta se orienta a dotar de coherencia este espacio, favoreciendo su crecimiento ordenado, una buena accesibilidad y la integración de criterios de sustentabilidad mediante una ordenación que atienda a los riesgos tecnológicos existentes y a la aplicación de los principios de la ecología industrial, con el fin de mejorar la sostenibilidad y crear áreas empresariales de calidad hacia la atracción de los nuevos asentamientos empresariales.

El eje inicial A Coruña-Arteixo se está ampliando hasta Carballo con nuevas actuaciones públicas y privadas para la preparación de suelo empresarial en los ayuntamientos adyacentes, constituyendo este conjunto una oferta de suelo vinculada directamente al puerto exterior.

Este eje de crecimiento acoge hoy, fundamentalmente, usos industriales. Hacia el futuro debe apoyarse su vocación como ámbito con capacidad para reubicar instalaciones y establecimientos que encuentran cada vez más dificultades para desarrollarse en las zonas centrales del espacio urbano, o que resultan poco compatibles con las estrategias de mejora de la imagen y de la calidad de vida urbana que deben constituir factores centrales del perfil urbano de A Coruña. En este segmento se incluyen equipamientos ya existentes como un campo de golf y un gran centro hípico, por el cual deben combinarse sectores de fuerte implantación empresarial, logística y portuaria con otros dedicados la actividades de ocio fuertemente consumidores de espacio y en su entorno posibles áreas residenciales, las cuales junto con la frente litoral exigen un desarrollo de



los usos del suelo especialmente orientados a la búsqueda de la compatibilidad y separación de usos dentro de un respeto riguroso al paisaje.

Una situación diferente es la que presentan el eje que sigue la carretera nacional 550, entre A Coruña, Culleredo y Carral, y el nuevo eje que se está desarrollando entre Culleredo y Cerceda. En el primero encontramos una sucesión de polígonos industriales, grandes equipamientos como el aeropuerto, superficies comerciales mezcladas con desarrollos lineales de urbanización dispersa de escasa calidad. En este eje, deben articularse medidas de acabado y compactación de los núcleos urbanos, de planificación de los asentamientos intermedios e intervenciones en infraestructuras encaminadas a eliminar el tráfico de la carretera del centro de las áreas urbanas y residenciales ya consolidadas.

De más reciente creación, es el eje Culleredo-Cerceda, que junto con las grandes posibilidades de oferta de suelo presenta un estado de menor impacto ambiental y urbano, susceptible de corregir para el futuro los errores cometidos en los otros desarrollos terciario-industriales. Téngase en cuenta que en Cerceda y Meirama se encuentran, además de una central térmica, la mayor instalación gallega de tratamiento de residuos urbanos y un parque de industrias ambientales que puede tener un amplio recorrido para la instalación de un gran polígono verde. El nuevo trazado ferroviario y los proyectos para la creación de áreas residenciales en el entorno del lago que cubre las antiguas minas de lignito inician un nuevo proceso de urbanización que debe ser previamente canalizado, máxime al tratarse de un sector de alta sensibilidad ambiental.

En estos ejes, junto a la industria tradicional, debe potenciarse progresivamente la aparición de espacios ligados a las actividades logísticas y terciarias, con una creciente demanda y altamente consumidoras de suelo, en un espacio cuya densificación y diversificación funcional permite concentrar los nuevos desarrollos de forma muy eficaz alrededor de los sistemas de transporte colectivo y vías de gran capacidad, como alternativa preferible a los procesos de crecimiento difuso y desarticulado, con una movilidad insostenible basada en



Puerto Exterior de A Coruña y su entorno industrial y empresarial. Ortofoto PNOA 2008



Espacios industriales y empresariales en la Ría de Ferrol. Ortofoto PNOA 2008

el vehículo particular, que se manifiestan con excesiva intensidad en casi todo el entorno de A Coruña, dando lugar a un espacio fuertemente congestionado.

Para completar su valorización se recomienda acometer acciones de recuperación ambiental y paisajística que mejoren la calidad y el atractivo de un ámbito muy deteriorado. El objetivo es promover la consolidación de estos ejes como las principales ubicaciones para los espacios de actividad en los futuros crecimientos del sector suroccidental de la Región urbana.

### B. El eje industrial de Ferrol-As Pontes

Además de los desarrollos de suelo para actividades económicas en el entorno de Ferrol, como el parque logístico de Leixa, el polígono de Río

del Pozo, la prevista ampliación del polígono Fene-Cabanas o el polígono de instalaciones para el tratamiento de residuos especiales de As Somozas, el otro gran corredor para la ubicación de actividades productivas de la Región urbana Ártabra se propone en el corredor de comunicación Ferrol-As Pontes. Se trata de un espacio intermedio entre dos centros de gran tradición industrial. En ambos casos, las políticas sectoriales y locales apuestan por la atracción de nuevas empresas, que permitan construir un nuevo tejido productivo con una mayor diversificación. Esta iniciativa necesita una oferta atractiva de ubicaciones y características cuya dotación y características constituya un factor de competitividad para un territorio que demanda inversiones que generen empleo. La nueva vía de altas prestaciones entre Ferrol y As Pontes, y su continuación hasta enlazar con las autovías del Cantábrico y del Noroeste, constituyen un factor de alta potencialidad en este corredor de alta accesibilidad y con posibilidad de incorporar diferentes modos de transporte que hacen de este espacio un ámbito de oportunidad para desarrollar operaciones de suelo empresarial en un área con gran capacidad de acogida.

Este espacio de crecimiento industrial debe orientarse a realizar una oferta tan diversa y flexible como sea posible para acoger demandas de muy diverso tipo, desde nuevas implantaciones de grandes industrias a pequeñas instalaciones orientadas a facilitar el desarrollo de sus iniciativas por los emprendedores locales. La conexión de estos ejes viarios con el puerto exterior proporciona una oportunidad para muchas actividades logísticas y constituye un atractivo adicional para captar inversiones foráneas. Además, este nuevo espacio de actividades económicas debe desarrollar un papel estratégico en la configuración del futuro desarrollo urbano en el eje Ferrol-Narón, favorecido por la existencia de un ferrocarril de cercanía, permitiendo operaciones de renovación urbana de forma combinada con la reubicación de actividades que se encuentran en entornos urbanos muy centrales. Se trata, no sólo de mejorar la competitividad de Ferrol como espacio de actividad, sino de lograr que la nueva etapa de desarrollo que ahora afrontamos se produzca de forma ordenada, sin que se hipotequen las oportunidades de futuro mediante implantaciones dispersas, de mayor impacto ambiental y carentes de integración territorial.



### 2.3.5. Estrategias de renovación urbana y articulación territorial

#### A. Eje Ferrol-Valdoviño-Cedeira. Residencia y naturaleza

Hacia el norte de Ferrol y hasta la costa se extiende un amplio valle de gran calidad paisajística y que incorpora espectaculares espacios costeros que culminan en el espacio natural de la laguna de Valdoviño. Este ámbito reúne igualmente las condiciones idóneas para convertirse en un espacio de acogida, en la medida en que sea compatible con sus valores ambientales, que mejore las opciones residenciales de Ferrol aumentando su atractivo para la ubicación de población y de actividades de la nueva economía. La clave está en proteger y mejorar los valores ambientales de este espacio y en promover desarrollos asociados a los pequeños núcleos tradicionales con cierta identidad, que eviten la amenaza creciente de deterioro que supone la proliferación de la urbanización difusa.

Este segmento se prolonga a lo largo del litoral hasta la localidad de Cedeira. Este sector de la costa Ártabra reúne una serie de condiciones excepcionales en lo que atañe al paisaje costero, así como en las oportunidades para el desarrollo de actividades de turismo, ocio y tiempo libre, igual que la segunda residencia, por lo cual deberá someterse a una ordenación que asegure una mayor sostenibilidad que la buscada por los desarrollos lineales actuales.

#### B. El sistema intermedio de centralidades urbanas en el ámbito de la Región urbana

Entre A Coruña y Ferrol se encuentran los núcleos de Neda, Fene, Mugarbos, Ares, Cabanas, Pontedeume, Miño, Sada, Bergondo, Oleiros o Cambre, entre otros. Destacan los núcleos de Betanzos y Pontedeume, con un patrimonio y unos servicios propios de villas con gran tradición como cabeceras comarcales y que puede desempeñar un papel de referencia y de identidad en el contexto de la Región urbana. Estos núcleos de población cuentan con elementos de gran atractivo y constituyen enclaves de identidad y concentración en un espacio marcado por la urbanización difusa. Algunos de ellos presentan problemas habituales de morfología, estructura, mezcla de usos poco compatibles, etc., que generan impactos negativos en la imagen urbana.

Se sugiere desarrollar programas de renovación, fortalecimiento de sus señas de identidad y mejora de su imagen urbana, a los que pueden ayudar programas de ayudas públicas como las Áreas de rehabilitación integral (ARI). Este esfuerzo en materia de renovación debe abordarse como un proyecto emblemático y sustentable, que ejerza un efecto de demostración sobre otros muchos municipios de Galicia que se encuentran en situaciones similares y que pueden verse estimulados por este proceso y por sus resultados.

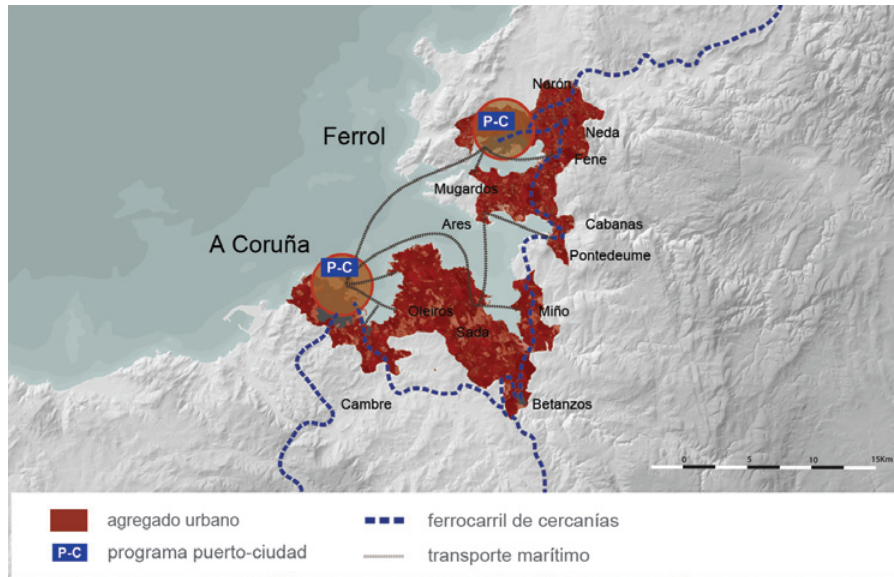
El futuro crecimiento del ámbito de la Región urbana debe producirse sobre estos núcleos, en desarrollos integrados física y funcionalmente a los centros urbanos existentes que refuercen la centralidad y compacidad de éstos, los configuren como espacios de servicios locales, limiten los procesos de urbanización difusa y generen una estructura urbana más eficaz y sostenible.

Son estos núcleos, de escala abordable y ubicación estratégica, lugares atractivos para el desarrollo residencial en un espacio clave para lograr una verdadera integración del ámbito de la Región urbana A Coruña-Ferrol. Muchos de ellos se apoyan en la carretera N-651 y en la línea ferroviaria A Coruña-Ferrol. Las opciones de crear nuevas centralidades urbanas de rango supramunicipal en el interior de la Región urbana constituye una estrategia importante hacia la integración de esos núcleos en la dinámica del espacio de la Región urbana, y contribuir decisivamente a su consolidación dependerá, en gran medida, de la calidad del urbanismo que se haga en estos núcleos urbanos de pequeño y mediano tamaño.

#### C. El Agregado urbano de la Región urbana

En el espacio intermedio entre Ferrol y A Coruña, principalmente entre la carretera que une ambas ciudades y el litoral de las rías, se ha planteado un espacio residencial que responde a un Agregado urbano, de desarrollo espontáneo y desarticulado. Corresponde a dos tramos continuos de costa que abarcan las rías de Ferrol, de Ares y Betanzos y de A Coruña: Ferrol-Pontedeume y A Coruña-Miño.

Aparece como un espacio con una creciente presencia de edificaciones dispersas y de urbanizaciones residenciales de diverso tamaño, donde se deja



Agregado urbano

sentir la presión urbana, residencial y turística, de forma que, conforme los usos primarios pierden importancia, esta zona asume rasgos periurbanos caracterizados por un poblamiento disperso y difuso, falta de estructura y con evidentes riesgos de deterioro ambiental y social.

Para ordenar este espacio situado entre A Coruña y Ferrol aprovechando su singularidad, un ámbito litoral con un gran atractivo ambiental y ubicado en el espacio intermedio entre dos zonas urbanas con vocación de una mayor integración, se presenta la siguiente propuesta. Se trata de una iniciativa orientada a dotar de una “estructura blanda” un espacio hoy en día caracterizado por el desorden y la urbanización difusa, de alta huella ambiental y falta de cohesión social. Esta propuesta está profundamente interrelacionada con el sistema intermedio de centralidades supramunicipales al que se hace referencia en el apartado anterior.

Este modelo podría también extenderse al sector residencial periférico de A Coruña alrededor del espacio natural del embalse de Cecebre, donde también podrían ubicarse actividades económicas que buscasen la calidad ambiental para su entorno. Este espacio comprende parte de los municipios de Abegondo, Cambre, Bergondo y Betanzos.

Como se ha señalado, el objetivo fundamental es orientar los futuros desarrollos hacia los núcleos municipales con mayor posibilidad de generar centralidades. En el resto del territorio, se deben evitar nuevos crecimientos difusos y actuar en el sentido de mejorar las características paisajísticas y funcionales de los ámbitos ya ocupados y a su integración ambiental. Para eso se proponen tres tipos de iniciativas en estos espacios difusos, que serán concretadas por el PTI correspondiente:

- Articulación de un sistema vial blando, con los criterios antes señalados y que sea el soporte de una red de peatones y bicicletas para el conjunto de este espacio, conectado con el resto del sistema de itinerarios blandos supramunicipales. Estos ejes deben ser la base para las actuaciones de mejora paisajística y el tratamiento visual de las zonas más deterioradas manteniendo las características principales de la trama parcelaria y del vial rural y otorgando prioridad a su reutilización, para conservar la estructura paisajística de este espacio.
- En enclaves específicos donde existan oportunidades ligadas a una cierta densidad y a la existencia o posibilidad de conexiones con los sistemas de transporte colectivo, promover una creciente densificación, capaz de generar puntos de centralidad que estructuren este espacio difuso y faciliten los procesos de transformación de segundas residencias en primeras viviendas.
- Impulsar, en las viviendas existentes, una experiencia de autoprestación de los servicios urbanos, evitando los gastos de desarrollo y mantenimiento, y la pérdida de eficiencia, que llevan los modelos de asentamiento disperso, estableciéndose como un ensayo piloto que pueda exportarse en el futuro a otros ámbitos de dentro y fuera de Galicia afectados por problemas similares: sistemas domésticos de autoabastecimiento energéti-





Puerto de Ferrol

co, tratamiento individualizado de residuos sólidos y líquidos, suministro y autodepuración de agua, arquitectura bioclimática, etc.

#### D. Programas puerto-ciudad de A Coruña y Ferrol

Los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña suponen una oportunidad única para que lo que hoy son barreras urbanas y elementos de distorsión de la imagen y la vida ciudadana se conviertan en auténticos elementos de conexión de estas ciudades con el mar.

La fachada y el entorno litoral de A Coruña y Ferrol son espacios espectacularmente atractivos y valiosos y constituyen elementos cruciales para dotar estas dos ciudades de un nuevo dinamismo y de la capacidad de atraer nuevas iniciativas y actividades. El tratamiento integral del frente costero de estas dos ciudades debe abordarse como la gran operación urbana de futuro de la Región urbana, y siempre dentro de los presupuestos que se señalen en el POL.

La conexión y terminación de las diferentes playas, parques, sendas litorales y paseos marítimos de la ría de A Coruña-O Burgo constituye una actuación emblemática para la sostenibilidad del área. El proyecto del nuevo frente portuario, denominada La Ciudad del Mar, pretende crear una nueva fachada urbana de calidad y una nueva oferta de viviendas, suelo para dotaciones

públicas y privadas y áreas de innovación y de actividades de la nueva economía. Constituye una de las más importantes iniciativas para fortalecer el perfil urbano de esta capital en aspectos estratégicos para su futuro, como las actividades culturales y de ocio, el turismo urbano y los servicios avanzados propios de un centro de negocios de mayor nivel.

En el caso de Ferrol, la recuperación del contacto de la ciudad con el mar es una necesidad urgente en un ámbito urbano que ha crecido al amparo de las actividades relacionadas con el mar pero con una relación difícil con la costa, debido a la sucesión de instalaciones industriales, portuarias y militares que se ubican entre el centro urbano y el mar. Las nuevas instalaciones portuarias, y también el profundo cambio de las condiciones en que se desarrollan los astilleros y las instalaciones de la Armada, deben aprovecharse como una oportunidad para orientar la ciudad hacia una nueva etapa. La calidad y singularidad de muchos de estos espacios marítimos, segregados históricamente de la ciudad, constituyen un activo muy importante para que Ferrol asuma nuevas funciones y se convierta en un ámbito urbano mucho más atractivo y dinámico, incorporando nuevas funciones terciarias, actividades innovadoras, equipamientos de mayor nivel reforzando su perfil como ciudad atractiva para vivir y trabajar. Esta actuación acercaría una nueva fachada urbana como ciudad marítima y un frente emblemático necesario para proyectar una nueva imagen de la ciudad para la atracción de nuevas actividades.



*Castillo de San Felipe. Ría de Ferrol*





*Castillo de la Palma. Ría de Ferrol*

Existe una interesante oportunidad para transformar los espacios singulares del Arsenal de Ferrol en un importante centro de innovación desarrollando espacios para la innovación tecnológica y para funciones terciarias avanzadas de la Región urbana Ártabra en un espacio de gran calidad arquitectónica y paisajística.

Sin duda, definir el futuro contacto de Ferrol con el mar es, como en A Coruña, el proyecto más ambicioso de la ciudad para las próximas décadas, una iniciativa fundamental para el éxito del conjunto y uno de los proyectos más atractivos y estimulantes del territorio gallego. Las dos actuaciones reúnen muchas de las condiciones clave que demandan los espacios para la nueva economía y para poder disponer del suficiente potencial deben exponerse como un proyecto conjunto de las dos ciudades dentro de una estrategia de mercadotecnia urbana, necesario para el nuevo posicionamiento de la Región urbana.

#### E. Los castillos de la ría de Ferrol

Las espectaculares fortificaciones de los castillos de la Palma y San Felipe, situados a la entrada de la ría de Ferrol, constituyen elementos de enorme atractivo por su carácter y su ubicación. La pérdida de sus funciones militares condujo al abandono de unas edificaciones que ofrecen un colector excepcional para acoger usos y dotaciones de alto nivel que serían claves para incorporar a la oferta urbana ferrolana actividades terciarias más complejas y sofisticadas. Su posible utilización como grandes centros de congresos y actividades culturales, o como espacios alrededor de los cuales desarrollar una amplia oferta turística relacionada con el mar, son algunas de las posibilidades para realizar en uno de los activos más interesantes para dinamizar el perfil urbano de la ciudad y que constituyen hitos urbanos relevantes.