

A Coruña é mar

Séculos antes de que María Pita nacera, A Coruña xa era porto.

A nosa cidade medrou ao pé dun faro, con mar por tres dos catro puntos cardinais. E do mar sacou a súa primeira riqueza. Antes que cidade, foi porto, pesqueiro e mariñeiro, bravo e libre.

A Coruña é mar. O mar é patrimonio de todas e todos nós, e con el a beira litoral da cidade. Un patrimonio que pouco a pouco estamos a perder pola banda portuaria.

Non hai tanto que o Porto da Coruña era de libre acceso. Un día, pechárono cun valado. Outro, o Palexco e o Centro comercial medraron para agochar de novo o mar.

Foi un erro que non debe repetirse. Nos vindeiros anos, o traslado da actividade portuaria a Punta Langosteira vai liberar centos de milleiros de metros

cadrados na mesma beira do mar. Os anteriores gobernos municipais apostaron por pechalos con oficinas, pisos, centros comerciais e torres de vivendas de nove e dez plantas de alto.

Ninguén cuestionaba este plan ata hai pouco. O pelotazo urbanístico entraba no capítulo dos feitos consumados. Pero agora o debate esta na rúa, ábrese unha oportunidade de rectificar, e hai que aproveitala.

A Marea Atlántica e o goberno da Coruña defenden un modelo de xestión e titularidade públicas para o bordo litoral, un novo horizonte que procure a riqueza no mar e non no ladrillo. Co fomento da actividade pesqueira; a ubicación de espazos libres nunha nova relación co medio natural; a posta en valor da memoria e da cultura; a procura dunha mobilidade sostible; e a aposta pola investigación e a innovación da economía azul. Porque A Coruña é mar.



AGULLA DE MAREAR

Un novo horizonte litoral

A oportunidade dos terreos portuarios

Este é o futuro que queren para o Porto



65.000 m²
50.000 m² edificables
9 alturas
Uso hoteleiro: 12%
Uso terciario (actividades comerciais): 88%

Calvo Sotelo e Batería

65.000 metros cadrados en pleno centro da cidade

Torres de oficinas e hotéis de ata nove plantas de alto, que tapen o mar

OU Un parque que continúe os xardíns de Méndez Núñez e que mellore a proporción de zonas verdes por habitante na Coruña

Un novo centro comercial ao lado do que esmorece nos Cantóns

OU Un equipamento público vinculado ao mar, os seus usos e a súa memoria

A lonxa

O porto de Europa con maior volume de venda de peixe fresco

Afogar a pesca entre vivendas e oficinas

OU Impulsar unha actividade económica do sector primario con moito pasado e máis futuro

Estación de San Diego

Unha infraestrutura esquecida

Demolela e desaproveitar as vías que xa están feitas

OU Aproveitala para o transporte metropolitano de persoas e mercadorías

377.000 m²
396.000 m² edificables
10 alturas
Uso terciario: 13%
Uso residencial: 87%
(+4.000 vivendas)



San Diego

377.000 metros cadrados abertos ao mar

Unha urbanización de "luxo", con 4.000 vivendas en edificios de 10 plantas

OU Un espazo para a economía do mar: loxística, tecnoloxía naval, enerxía, acuicultura sostible, pesca, transformación de produtos alimentarios, etc.

Cal queremos nós?

A historia dunha desfeita



Do Prestige ao Porto Exterior

A operación especulativa no porto da Coruña ten a súa orixe o 13 de novembro de 2002, cando o petroleiro Prestige afunde fronte ás costas de Muxía e causa unha marea negra que afecta a 2.000 quilómetros de costa. O goberno de José María Aznar quixo mercar o esquecemento da catástrofe co famoso Plan Galicia, promesas empaquetadas nunha cortina de fume, nadas nun Consello de Ministros en María Pita.

Unha desas promesas era o sempre adiado AVE. Outra, o Porto Exterior da Coruña, unha infraestrutura estratéxica, pero cun custo moi elevado. Orzamentouse en 429 millóns de euros, pero o investimento real vai superar os 1.000 millóns.

Levar a Punta Langosteira as operacións portuarias de maior risco, como a desgarga de carbón ou o atraque de petroleiros, é unha oportunidade. É unha oportunidade, porque deixa libres centos de miles de metros cadrados na beira litoral, nos peiraos de Calvo Sotelo, Batería e San Diego. Poden beneficiar á cidadanía. Ou poden alimentar a cobiza duns poucos.



A sinatura do convenio de 2004

E a mediados da década pasada, coa burbulla inmobiliaria aínda ben inchada, cando se prepara a operación especulativa e a futura privatización dos terreos portuarios, poñendo de acordo aos nosos gobernantes. En febreiro de 2004, o alcalde da Coruña, Francisco Vázquez; o conselleiro de Política Territorial da Xunta, Alberto Núñez Feijóo; o ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos; e o alcalde de Arteixo, Manuel Pose, asinaron un convenio no que acordaban pagar a factura do Porto Exterior poñendo á venda os terreos portuarios.

Xa que o porto quedaba libre... Por que non intentar un pelotazo, ao estilo da época? Apostaron por desafectar os terreos do porto e vendelos para erguer centros comerciais, hoteis e torres de oficinas de nove plantas nos peiraos de Calvo Sotelo e Batería, e por meter 4.000 novas vivendas en San Diego. Un deserto de cemento e cristal, e un oasis para a especulación.



Do desexo ao compromiso. Os convenios entran no PXOM

O convenio de 2004 foi aprobado en pleno ese mesmo ano, cos votos do PSOE e o PP. Foi incluído como urxente na orde do día e non se resolveron alegacións.

Posteriormente, foi incorporado ao Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de 2009, xa no documento de aprobación inicial, durante o goberno bipartito do PSOE e o BNG. En 2013, o PP ratificaría a decisión.

Así, en canto se desafecten os terreos portuarios -decisión que está en mans do Ministerio de Fomento- poderán venderse, e os peiraos de Batería, Calvo Sotelo e San Diego pasarán a ser de propiedade privada. Ergueranse alí edificios como mamotretos para aloxar hoteis, centros comerciais e vivendas en primeira liña do noso litoral.



O plano da vergonza na Solana e o Hotel Finisterre

Os terreos da Solana e o Hotel Finisterre non están incluídos nestes convenios que vimos detallando, pero si forman parte da operación especulativa no bordo marítimo da cidade.

Desde mediados do século XX, están en mans de empresas privadas, en réxime de concesión. En 1999 foron “desafectados”, é dicir, deixaron de ser considerados terreos públicos portuarios a efectos legais. Foi o primeiro movemento para poñer á venda parte da fachada marítima.

En 2013, cando o PP modificou o PXOM, colleu un rotulador vermello, riscou a palabra “público” e puxo “privado” sobre os terreos da Solana e separou a parcela do Hotel Finisterre. Non é unha metáfora, fixérono así con toda a intención, á marxe do trámite de alegacións, da transparencia e da participación cidadá. Ese é o plano da vergoña.



Unha vitoria na rúa

E así, en 2016, a Autoridade Portuaria tentou vender os terreos. Todo o consello de Administración do Porto votou a favor desta operación especulativa, incluída a conselleira de Medio Ambiente, Beatriz Mato. Alegaron motivos económicos, cunha lóxica máis propia dunha inmobiliaria que dunha administración pública. A única excepción foi o concelleiro de Renxeneración Urbana da Coruña, Xiao Varela, representando o sentir do goberno municipal e da veciñanza.

A operación da Solana e o Finisterre desatou unha forte mobilización na rúa, apoiada en todo momento polo Concello. Sen ela, os terreos xa estarían vendidos. Meses despois, cos mesmos informes económicos sobre a mesa, a Autoridade Portuaria paraba a poxa e aceptaba sentar á mesa para discutir o futuro dos peiraos interiores.

Conseguise discutir o que ninguén discutía: Ten sentido converter o porto nun mar de cemento e ladrillo? Nós pensamos que, hoxe máis ca nunca, a resposta é non.



As contas pendentes de Punta Langosteira

As obras do Porto Exterior comezaron en marzo de 2005, e aínda non están de todo operativas. É unha infraestrutura necesaria e con potencialidade. Pero non pode ser unha escusa para hipotecar o litoral da Coruña e para privatizar decenas de hectáreas de terreos públicos.

A Autoridade Portuaria da Coruña debe 300 millóns de euros, e conta con obter 10 millóns de euros pola venda da Solana e o Finisterre, e 25 millóns polos peiraos interiores. Unha ínfima parte, mentres ignora a riqueza da lonxa, que factura 75 millóns de euros ao ano, e as posibilidades da economía azul: acuicultura, investigación, biotecnoloxía...

O principal acreedor do Porto da Coruña é Portos do Estado. É dicir, o goberno prestándose cartos a si mesmo nunha lóxica financeira que debiera ser allea ás institucións públicas. A normativa europea permite flexibilidade neste tipo de casos, e permitiría refinar a débeda con mellores condicións. E así a riqueza do porto pode vir do mar e non do ladrillo.



Isto xa pasou antes: Os xardíns de Méndez Núñez

No século XIX, o vello porto da Coruña quedou pequeno. Aló por 1863 foi ampliado cun recheo que gañou terreo ao mar para facerlle sitio aos barcos. A primeira idea da burguesía da época foi aproveitar ese novo espazo para facer vivendas de luxo, en primeira liña de costa.

Por sorte, Celedonio de Uribe, enxeñeiro da obra, fixo valer a súa visión. Apostou polo común, e impulsou a creación dos xardíns de Méndez Núñez, co apoio da cidadanía e o Concello. Aquela batalla gañouse. Pero a loita polo espazo público fronte aos intereses comerciais segue 150 anos despois. E, unha vez máis, ten que pelexala a xente da Coruña.