

El puerto y la ciudad de A Coruña

The Port and the City
of A Coruña

Hundimiento del Urquiola, en 1976
The sinking of the Urquiola, in 1976

From a historic perspective, port cities emerged and were established around their ports, which were infrastructures that have been the main source of wealth and the economic driving force of the metropolitan and regional economies in their respective environments. However, this parallel development affecting port and city has not always occurred peacefully, the reasons for this being twofold. Firstly, all available port space was used up to develop new types of traffic while since the 20th century the port cities themselves have been demanding greater areas as leisure zones for their citizens. And secondly, there was a need to transport certain goods whose presence in residential areas is not advisable. All of this has led to situations of conflict affecting port cities that, in the case of A Coruña, have been accentuated by a series of accidents occurring in the nearby coastal waters that have made it necessary to develop a new approach to port-city relations.

The Port of A Coruña

The City of A Coruña lies on the shores of the Atlantic Ocean, in North-West Spain. Although its location on the Iberian Peninsula appears to be relatively far-flung, it lies in an exceptional position where the main international maritime trade routes are concerned.

The city, which dates back to the early Middle Ages, has been closely associated with port activity since the very outset. So, once America had been discovered, it was granted exclusive rights over the spice trade via the western routes. Charles V set sail from its harbour on his voyage to be crowned Holy Roman Emperor in the 16th century. In the 17th and 18th centuries the seafront was subjected to major redevelopment and many maritime works were constructed beyond the city walls. All in all, the City of A Coruña has been developing alongside its port and one cannot be fully understood without the other.

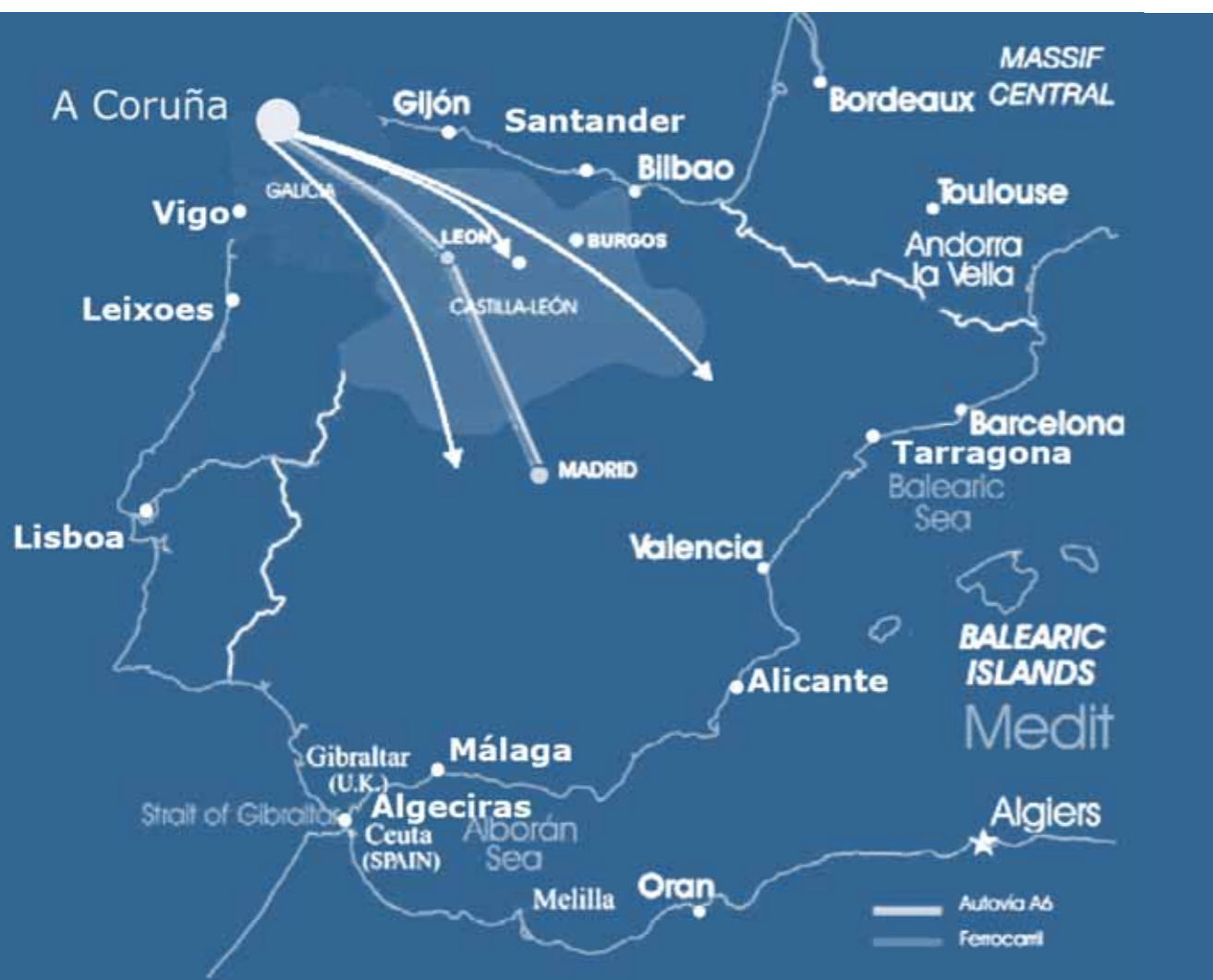
Although the construction of the Marine Dock at the beginning of the 20th century laid the foundations for the modernisation of the harbour area, it was the building of the Barrié de la Maza Breakwater that was to afford sufficient shelter to allow the commercial vessels approaching and mooring in A Coruña to move in safety. The presence of the breakwater made it possible for the current Repsol-YPF oil refinery to move to A Coruña in 1965. The refinery and port terminal were connected up by 14 pipelines for oil and oil-related products, which run for 6.5 km under the City of A Coruña. The port thus came to specialise in moving bulk liquids. At present, the Port of A Coruña is a modern and versatile port that specialises in the movement of energy supplies – both hydrocarbons and thermal coal –, which accounts for an annual turnover ranging from 12 to 14 million tonnes.

However, this modernisation process and the decision to permit the presence of different types of fuels in the heart of the city was partly curtailed after a series of accidents took place at the entrance to A Coruña Harbour: in 1976, the oil tanker Urquiola collided with an

Históricamente las ciudades portuarias surgieron y se establecieron en torno a su puerto, una infraestructura que ha sido la principal fuente de riqueza y motor económico de las economías metropolitana y regional de su entorno. No obstante, este desarrollo paralelo entre el puerto y la ciudad no ha sido siempre pacífico; por un lado, debido al agotamiento de espacios portuarios para el desarrollo de nuevos tráficos, ya que desde el siglo XX las ciudades portuarias han ido demandando mayores espacios para nuevos usos ciudadanos o lúdico-recreativos y, por otro, por el movimiento de determinadas mercancías de difícil compatibilidad con los entornos habitados. Ello se ha traducido en las ciudades portuarias en situaciones de tensión que, en el caso del puerto de A Coruña, se han visto acrecentadas tras los diversos accidentes acaecidos en las aguas próximas, y que hicieron necesario replantearse las relaciones puerto-ciudad.

Enrique Maciñeira Alonso,
Irene Souto Blázquez





El puerto de A Coruña

La ciudad de A Coruña está situada a orillas del Océano Atlántico, en el noroeste español. Aunque su situación es relativamente excéntrica con respecto a la Península Ibérica, se ubica en un lugar privilegiado con respecto a las principales rutas del tráfico marítimo internacional.

La ciudad, cuyos orígenes se remontan a la baja edad media, ha tenido desde sus comienzos, una intensa relación con la actividad portuaria. Así, una vez descubierta América, le fue otorgada la exclusiva del comercio de las especias a través de las rutas occidentales, desde su fondeadero salió Carlos I a coronarse emperador de Alemania en el siglo XVI, en los siglos XVII y XVIII tuvo una gran transformación del frente litoral y diversas obras portuarias fuera de murallas. En definitiva, la ciudad de A Coruña se ha ido desarrollando con su puerto y no puede entenderse el uno sin el otro.

Aunque la construcción de la Dársena de la Marina a comienzos del siglo XX sienta las bases para la modernización del puerto, es la construcción del dique de abrigo Barrié de la Maza el que ha permitido generar el abrigo suficiente para el movimiento y recalada de buques comerciales en la rada coruñesa. Gracias a dicho abrigo fue posible la instalación en la ciudad de la actual refinería de Repsol-YPF, inaugurada en 1965. La refinería y terminal portuaria quedaron conectadas por catorce oleoductos, de crudo y productos, que atraviesan el subsuelo de la ciudad de A Coruña en su recorrido de 6,5 km. El puerto se especializó así en el movimiento de graneles líquidos. Actualmente, el puerto de A Coruña es un moderno puerto polivalente especializado en el movimiento de tráfico energético – tanto de hidrocarburos como de carbón térmico –, con un movimiento anual total del entorno de los 12-14 millones de toneladas.

uncharted ridge that had escaped the bathymetric surveys: in 1992, the Mar Egeo ran aground on the coast while attempting to enter the harbour, causing two major oil slicks.

From that point on, it was decided that bulk fuel operations, basically hydrocarbons and coal, had to be moved away from the City of A Coruña if repetitions of such disasters were to be prevented on the Coruña Coast, and this was to be achieved by constructing an off-shore port.

This new infrastructure will inevitably bring about changes in the relationship between the port and the city, giving rise to a new and contemporary port city, where the top priority is given to environmental matters and where the areas that will no longer be used by the port will serve not only to obtain some of the financial resources needed to construct the new off-shore port, but also to create new zones to be used by the residents, thereby enabling the city to open up to the sea.

Therefore, a substantial modification is taking place that affects the port-city relations, which is conducive to the development of new urban models that will have to guarantee both the continuity of the port activities and a harmonious coexistence between port and city.

How Port-City Relations have Evolved

Since the 1980s, the A Coruña Port Authority, in its awareness of the effects of its activity on the city, has been modifying the uses of certain zones and taking measures that will enable the citizens to enjoy the port area to a greater extent.

No obstante, esta modernización y apuesta por tráfico energético en el corazón de la ciudad se vio en cierto modo truncada con los diversos accidentes acaecidos en la entrada al puerto de A Coruña: en 1976, el buque tanque Urquiola chocó contra un bajo no contemplado en los levantamientos batimétricos; en 1992, el buque Mar Egeo, en su aproximación al puerto, se precipitó contra la costa, provocando sendas mareas negras.

Es desde este momento cuando se plantea la necesidad de trasladar de la ciudad de A Coruña el movimiento de las operaciones portuarias de graneles energéticos, fundamentalmente de hidrocarburos y carbones, para evitar otros desastres similares a los acaecidos en las costas coruñesas, mediante la construcción de un puerto exterior. Esta nueva infraestructura conlleva aparejada inevitablemente la modificación de las actuales relaciones entre el puerto y la ciudad, dando lugar así a una nueva ciudad portuaria contemporánea, donde prima el respeto a los aspectos ambientales y donde los espacios que se verán liberados del uso portuario servirán, no sólo para obtener parte de las necesidades financieras para la construcción del nuevo puerto exterior, sino también para generar nuevos espacios para usos ciudadanos, permitiendo así la apertura de la ciudad hacia el mar. Se produce por tanto un cambio sustancial en las relaciones puerto-ciudad, permitiendo el desarrollo de nuevos modelos urbanos que deberán asegurar el mantenimiento de la actividad portuaria y la convivencia armónica de ambas.

Evolución de las relaciones puerto-ciudad

Desde la década de los años ochenta, la Autoridad Portuaria de A Coruña, siendo consciente de la afección que su actividad creaba en la ciudad, ha ido modificando los usos de determinados ámbitos espaciales y desarrollando actuaciones que permitieran un mayor disfrute de la ciudadanía del entorno portuario. Estas actuaciones, inicialmente inconexas, – la rehabilitación del entorno del muelle de las Ánimas, la apertura del dique de abrigo Barrié de la Maza al uso ciudadano, la adecuación de la dársena de la Marina con la eliminación de las actividades industriales, como la construcción y reparación naval en astilleros que en ella se realizaban, – fueron conectadas y “cosidas” mediante la adecuación del borde marítimo con la construcción del paseo del Parrote convirtiéndose en la primera piedra de lo que actualmente es el paseo marítimo de mayor longitud existente en España, con unos siete kilómetros de desarrollo.

Ubicación del puerto de A Coruña en la Península Ibérica
Vista aérea del puerto de A Coruña
Position of the Port of A Coruña on the Iberian Peninsula
Aerial view of the Port of A Coruña



Such initially unrelated actions, – rehabilitating the Animas Quay, opening the Barrié de la Maza Breakwater to the general public, adapting the Marina Dock after relocating the industrial activities such as constructing and repairing vessels in the dockyards that formerly took place there –, were subsequently linked to each other by adapting the water's edge through the construction of the Parrote Promenade, this being the first phase of what has now become the longest esplanade in Spain, running a total of 7 km along the seafront.

Furthermore, as a result of the restructuring of the space converted to fishing and the construction of the new fishing quays at Oza for repairs, provisioning and the mooring of trawlers in the early nineties, it was possible to transform and modify the Marina Dock, which is now occupied by sports and leisure craft, although a small area is still reserved for fishing activities, by way of a tribute to the past.

All this has led to a restructuring of the space given over to the general public, with the creation of new leisure environments that are compatible with current harbour activities, both tourist, – the ocean liner dock is in this zone –, and sports, constituting a new city centre. The new conference hall and its commercial facilities, constructed in the harbour zone, have also helped to create this new centrality.

A new leisure area was created at the same time as the new Oza fishing quay was constructed. It has now become the focal point in a zone that was long neglected in the past. Along these lines, the creation of the Playa de Oza, its promenade and the granting of licences for nautical and sports facilities, have created a new zone that is particularly appealing in the summer months.

The Port Authority's decision to establish new facilities in the harbour area that are closely linked to the city has been more marked since the 1980s. The drawing up of the new Harbour Spaces Utilisation Plan and the New Special Plan for the Port Services Zone have brought this to fruition. The 2,000 moorings for leisure craft, the building of the new dock for ocean liners in the old quarter of the city, the new shopping centres nearby and the opening up of much of the old harbour waterfront to the general public, have given the city a total facelift, making it port-orientated and open to the use of its sea waters.

The Future of Coruña's Port

The relationship between the port and the City of A Coruña will undergo a major change of direction as soon as the New Port Facilities at Punta Langosteira – off-shore port – come into operation and can accommodate the traffic that is intended to be transferred from the inner harbour. This is because it will allow the traffic that causes the most pollution to be moved away from the city and enable the freed spaces to be converted to new uses for the general public.

After a long process that involved analysing and studying different options, the Port Authority began to construct the off-shore port in 2005, and will transfer to that location all the solid and liquid bulk operations that currently take place in the inner harbour, thereby solving the port-city conflict. This means that there will be enough surface area to develop the 21st century Port, which will have no space restrictions to prevent it from coping with the new traffic, so the goods that cause the most pollution and nuisance will cease to be a problem for the city environment.

The first construction phase for these works will be completed in September 2011, by which time it will be able to cope with some of the activities that are to be transferred from the Inner Harbour, basically those concerning energy products.

The construction of this infrastructure will enable the port and the City of A Coruña to live in harmony, by removing such negative environmental aspects as those caused by the unloading of solid bulk goods in an urban environment – basically agricultural, food-stuffs and coal –, as well as preventing the risks involved in the movement of hydrocarbons, which

Asimismo, como consecuencia de la ordenación de los espacios pesqueros y la construcción de la nueva dársena pesquera de Oza para reparación, avituallamiento y estancia de este tipo de flotas a principio de los noventa, fue posible la transformación y modificación de los usos de la Marina, actualmente dedicada a las embarcaciones deportivas y en la que se mantiene un residual uso pesquero como un guiño a tiempos pretéritos.

Todo ello ha dado lugar a una recomposición del espacio ciudadano con la creación de nuevos entornos lúdicos compatibles con los usos portuarios existentes, tanto turísticos, – en la zona se encuentra el muelle de trasatlánticos, – como deportivos, conformando un nuevo centro de la ciudad. El nuevo palacio de congresos y su complemento comercial, construidos en el espacio portuario, han sido, también, elementos conformadores de esta nueva centralidad.

Paralelamente, la construcción de la nueva dársena pesquera de Oza fue complementada con la creación de una nueva área recreativa que se ha convertido en foco de atracción para una zona tradicionalmente deprimida. Así, la construcción de la playa de Oza, su paseo marítimo y la concesión de sendas insta-

laciones náutico-deportivas, ha creado un nuevo espacio atractivo, fundamentalmente en la época estival.

La apuesta de la Autoridad Portuaria por los nuevos usos portuarios más vinculados con la ciudad ha sido clara desde los años ochenta. La redacción del nuevo Plan de Usos de los Espacios Portuarios y del nuevo Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto han supuesto la concreción de la misma. Así, con 2.000 plazas de amarre para embarcaciones deportivas, la construcción del nuevo muelle de trasatlánticos en el centro histórico de la ciudad y sus nuevos espacios comerciales cercanos y la apertura al uso ciudadano de gran parte de la línea de agua del puerto, han supuesto un revulsivo de la ciudad, ahora portuaria y abierta al uso marítimo de sus aguas.

El futuro del puerto coruñés

Las relaciones entre el puerto y de la ciudad de A Coruña sufrirán un importante cambio de rumbo tan pronto como las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira – Puerto Exterior – sean operativas para albergar los tráfico

Area Trasatlánticos y La Marina
Ocean Liner Area and the Marina





Fotografía aérea, castillo San Antón y ciudad

Estado de las obras de construcción del puerto exterior.
Diciembre 2010

El puerto interior de A Coruña, a la derecha y el futuro puerto exterior, a la izquierda

La transformación de los muelles de Bateria y Calvo Sotelo,
Busquets 2009

Aerial view of the Castillo San Antón and the City

State of the off-shore port construction works. December 2010

The inner harbour at A Coruña, to the right, and the future off-shore port, to the left

The transformation of the Bateria and Calvo Sotelo Wharves,
Busquets 2009

que está previsto trasladar desde el puerto interior. De esta manera, se permitirá alejar de la ciudad los tráficos más contaminantes y reutilizar los espacios liberados para nuevos usos ciudadanos.

Tras un largo proceso de análisis y estudio de alternativas, la Autoridad Portuaria inició en 2005 la construcción del Puerto Exterior, adonde se trasladarán las operaciones de graneles sólidos y líquidos que actualmente se realizan desde la dársena interior, lo que permitirá resolver el conflicto puerto-ciudad. De esta manera, se contará con superficies aptas para el desarrollo del puerto del s. XXI, donde ya no existirán limitaciones de espacio para dar cabida a nuevos tráficos y donde las mercancías más contaminantes o molestas dejarán de ser un problema para el entorno de la ciudad.

La primera fase de construcción de estas obras estará finalizada en Septiembre de 2011 y permitirá albergar parte de los traslados previstos desde la Dársena Interior, fundamentalmente los energéticos.

La construcción de esta infraestructura permitirá armonizar las relaciones entre el puerto y la ciudad de A Coruña al eliminar tanto los aspectos ambientales negativos generados por las descargas de graneles sólidos en el entorno urbano – de agroalimentarios y carbones, fundamentalmente –, así como los riesgos derivados del movimiento de hidrocarburos que tantos recuerdos amargos ha dejado en la ciudad. Asimismo, permitirá dinamizar un entorno con vocación industrial – el de Punta Langosteira –, al erigirse el puerto exterior en el gran motor industrial y económico a nivel metropolitano y regional.

Además, el nuevo puerto exterior permitirá abordar la transformación de la fachada marítima de A Coruña, al disponer de nuevos espacios para usos ciudadanos que serán integrados en la ciudad. Esta operación urbanística permitirá obtener parte de los fondos necesarios para sufragar el coste de construcción del puerto exterior.

Así, se podrán reconvertir viejos espacios portuarios inaccesibles para los ciudadanos en nuevas zonas urbanas donde predominarán los usos residenciales y terciarios – comercial, oficinas y otros aprovechamientos lucrativos –, que mejorarán la calidad de vida de la población de los barrios más próximos, y de la ciudadanía en general.

Esta transformación requiere de la reorganización y replanificación de los espacios portuarios que continuarán afectados al movimiento de mercancías y/o pasajeros, de manera que se garantice la pervivencia y permanencia de estos tráficos portuarios, así como de los usos ciudadanos.

Conclusiones

Los puertos, que durante buena parte del siglo XX se han dedicado a dar soporte al crecimiento económico de su entorno y han modificado de una forma sustancial el borde marítimo, están sufriendo, en el final de siglo y en el principio del nuevo siglo XXI, una fortísima transformación y un cambio de vocación.

Así, los puertos históricos retornan a sus orígenes y se convierten en nuevos centros de las ciudades, como lo eran antes de la construcción de los ensanches ciudadanos de finales del siglo XIX y principios del XX. Los usos ciudadanos se adueñan de los espacios y muelles obsoletos y se establece un nuevo diálogo entre la ciudad y el puerto.

Los puertos se trasladan y buscan nuevos horizontes más amplios y se planifican sus entornos para convertirse, con vocación de permanencia, en grandes nodos logísticos e industriales que sirvan de generación de riqueza y crecimiento de las ciudades, ya conformadas físicamente y liberadas de los éxodos de poblaciones de la segunda mitad del siglo XX.

have left such bitter memories in the city. It will also give a major boost to an environment with an industrial vocation – Punta Langosteira –, by erecting the off-shore port in the great industrial and economic heart on a metropolitan and regional scale.

Furthermore, the creation of the new off-shore port will make it possible to transform the entire seafront of A Coruña, by making room for new zones integrated into the city for the general public to use. This urban planning operation will provide some of the funding required to pay for the cost of constructing the off-shore port.

It will thus be possible to redevelop former port zones hitherto inaccessible to the general public, turning them into new urban areas mainly for residential use and for the service sector – commercial, offices and for profitable enterprises –, which will improve the quality of life of the inhabitants of the nearest districts, and the inhabitants of A Coruña in general.

This transformation can only be achieved by reorganising and redeveloping the remaining port areas so that they will carry on handling goods and/or passengers, in such a way that the continuity of these port traffic operations is guaranteed, the same applying to the facilities that will be made available to the general public.

Conclusions

The ports that for most of the 20th century specialised in lending support to the economic growth of their environments and made substantial modifications to their seafronts, found themselves undergoing major transformations and vocational changes at the end of that century and the beginning of the 21st century.

Historical ports are going back to their origins and are becoming the new city centres, which is what they were before the urban expansion and the construction of the suburbs at the turn of the previous century. Citizen-orientated activities have taken over the zones and the obsolete quays, a new dialogue being established between cities and their ports.

Ports are moving away and seeking new and broader horizons and their environments are being planned to permanently become major logistical and industrial nodes that serve to generate wealth and enable their cities to grow; these cities have now acquired their physical shape and have been freed from the population flights that took place in the second half of the 20th century.

